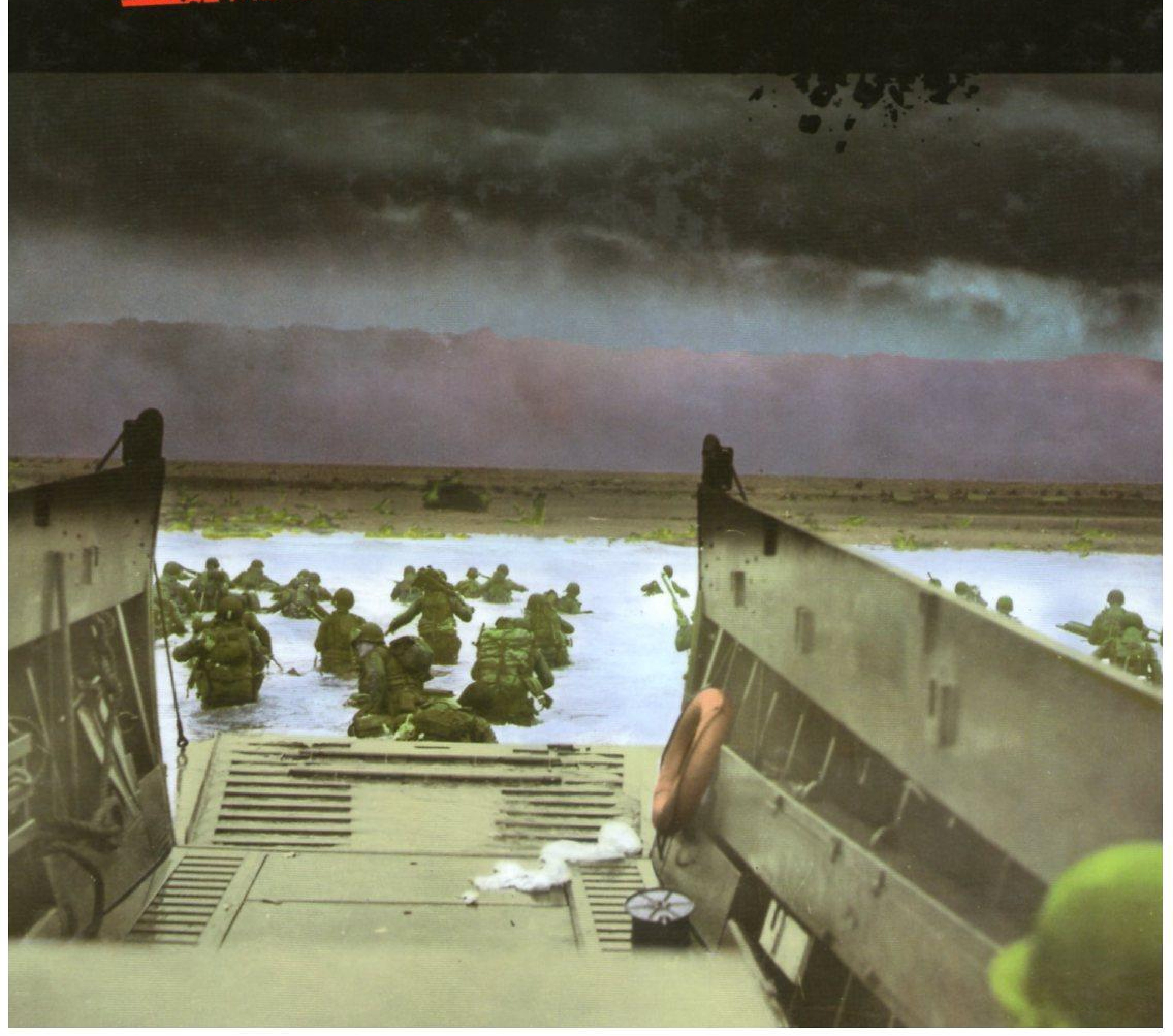
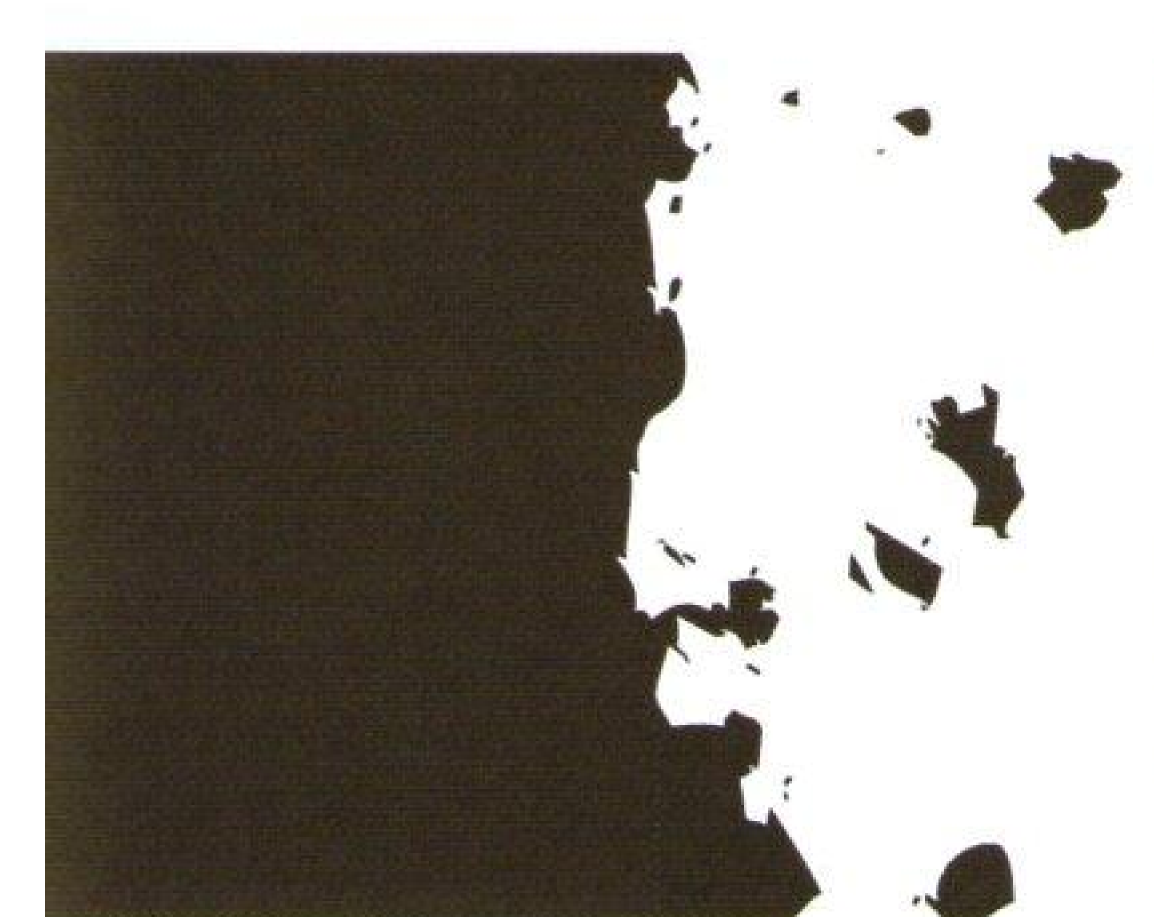
SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

INCLUYE
DVD VIDEO
COLOR

15
EL DÍA D
1944





SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
1939-1945

15

1944
EL DÍA D

940.53 Segunda Guerra Mundial / [textos, Carlos Caballero Jurado, Gabriel Cardona, Juan Carlos Losada , ...et al]. – [1a ed.].
S
t.1 – Barcelona : Centro Editor PDA S.L. : Planeta Marketing Institucional, 2009 (Lima : Empresa Editora El Comercio).
t. : il. col., diagrs., retrs., mapa ; 25 cm.
Contenido: t. 1 El rearme alemán y el inicio de la contienda : 1919-1939
Incluye referencias bibliográficas.
D.L. 2009-06282
1. Guerra Mundial, 1939-1945 - Historia 2. Guerra Mundial, 1939-1945 – Alemania 3. Historia universal I. Caballero Jurado, Carlos II. Cardona, Gabriel III. Losada, Juan Carlos Título IV.

Segunda Guerra Mundial.
Tomo 1
El rearme alemán y el inicio de la contienda

Edición
Centro Editor PDA, S.L.

Realización Editorial
Editorial Planeta Argentina SAIC

Contenidos
Galland Books SLNE
Director: Lucas Molina; director adjunto: Jorge Fernández-Coppel; coordinador: Juan Vázquez; coordinador adjunto: Juan Carlos Salgado

Cartografía
quup comunicación

Ilustraciones
Ramiro Bujeiro, Julio L. Caeiro, Juan Carlos Ciordia, Rodrigo Hernández, Manuel V. Tamariz, Marga Uriarte, Acción Press, Amber Books, Osprey Publishing

Fotografías
Galland Books SLNE, G. Torres, J.Vázquez, Hulton Archive/Getty Images, Time & Life Pictures/Getty Images, Popperfoto/Getty Images, Album/Akg Images, DeA Picture Library, Archivo Planeta, Corbis, Bettmann/Corbis, Editis, Erich Lessing/Album, Ullstein Bild/Cordon Press, AFP/Getty Images, Album, Fox Photos/Getty Images, United Artists/Album, Archives du Centre de Documentation Juive Contemporaine, Cordon Press, AGE-Fotostock

Textos
Carlos Caballero Jurado [C.C.J.], Gabriel Cardona [G.C.], Juan Carlos Losada [J.C.L.], Manuel Ros [M.R.], Juan Vázquez [J.V.]

Infografías
Visual Thinking: Oscar Salagre (p.17), Robinson Choquetaype (p.48-49), AnyForms (p.56-57), Adolfo Arranz (p. 61), Marcelo Regalado (p.68-69), Ramón Azañón (p.79), Edeline (p.83), José Luis Tascón (p.88-89), Planeta: Christian Mauro y Laura Burstein (p.92-93)

Equipo de realización editorial
Coordinación: Alejandro Ulloa
Diego Arguindeguy, María Eugenia Blanco, Graciela Browarnik, Ricardo Cambra, María Flores, Osvaldo Gallese, Nicolás Luna, Rodolfo Luna, Valeria Macchia, Guillermo Miguens, Christian Mauro, Jorge Orovitz

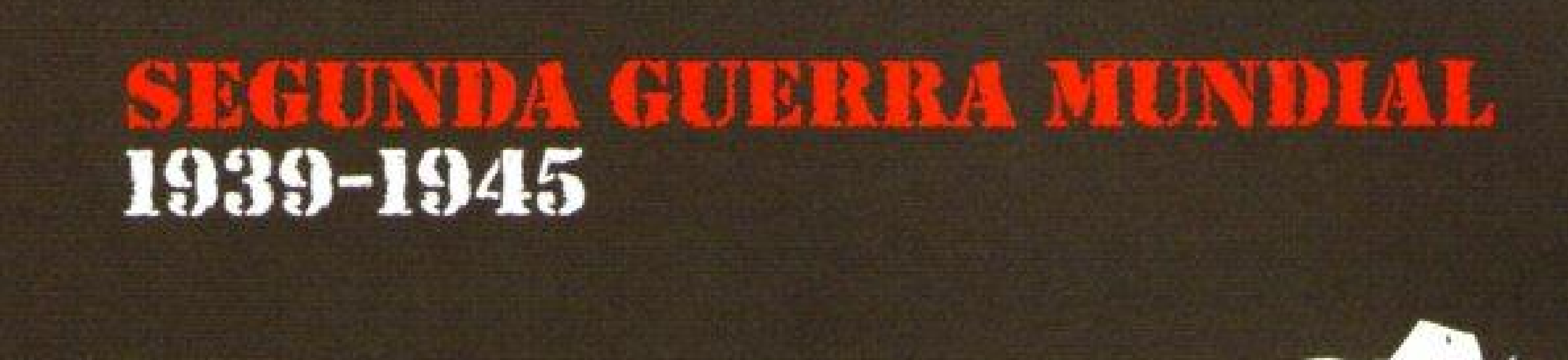
Impresión
Empresa Editora El Comercio S.A.

Pre-prensa
Zetta Comunicadores del Perú

Tirada
20.000

Primera Publicación
2009 Derechos cedidos para esta edición a Producciones Cantabria S.A.C.
ISBN Obra completa: 978-84-674-8027-6
ISBN Tomo 1: 978-84-674-8028-3
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional N°: 2009-06282
Registro de Proyecto Editorial N°: 31501000900345

Este libro se terminó de imprimir en el mes de Mayo de 2009 en la planta de Impresiones Comerciales Amauta de Empresa Editora El Comercio S.A. ubicada en Calle Juan del Mar y Bernedo 1318, Chacraríos Sur, Lima 1, Perú.

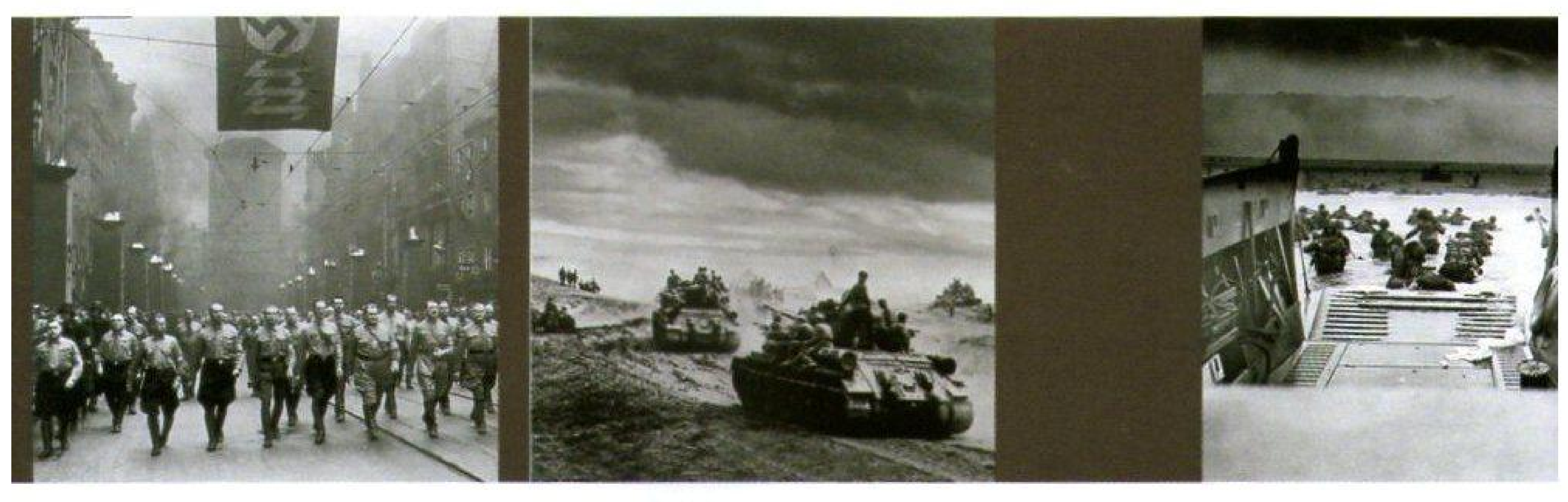


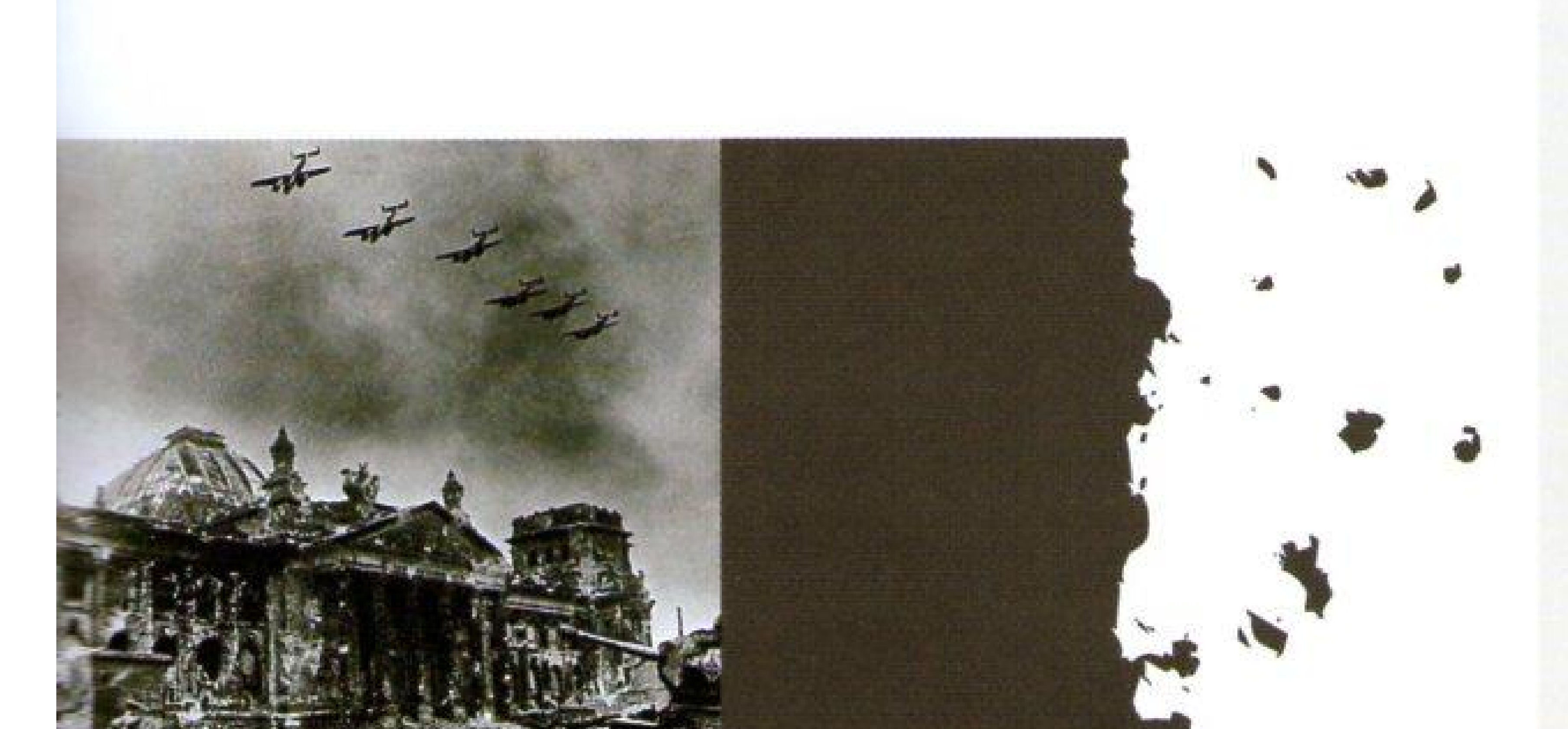


1944
EL DÍA D



SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
1939-1945





15

1944
EL DÍA D





Juan Carlos Losada

EL DESEMBARCO ALIADO EN NORMANDÍA

"Mis colegas y yo no podemos dejar de reconocer que la historia bélica no contempla ninguna empresa similar desde el punto de vista de la magnitud, su inmensa concepción y su magistral ejecución... La Historia registrará esta hazaña como un gran éxito."

Stalin, 7 de junio de 1944

Un cambio de escenario

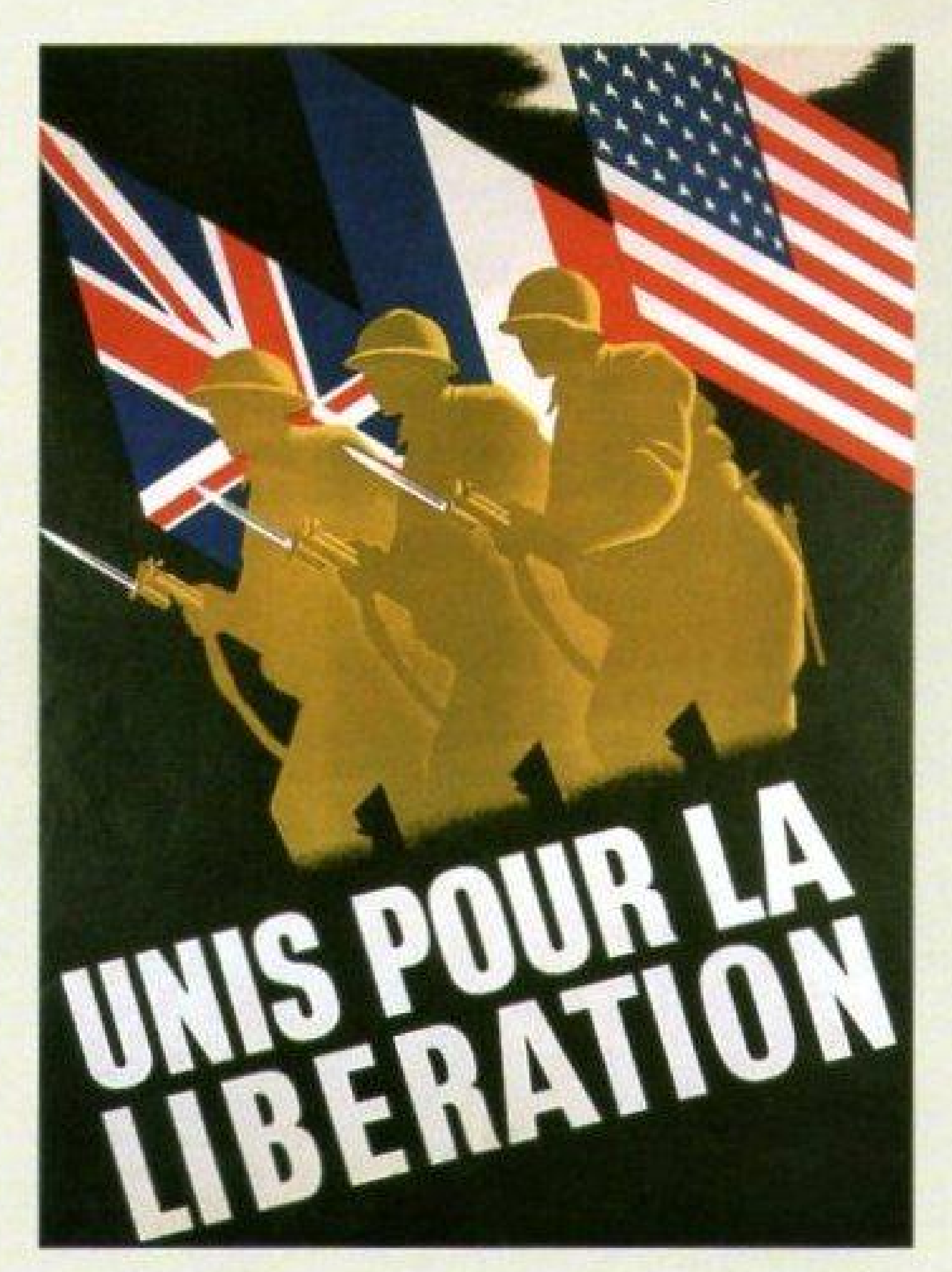
En 1943, Stalin exigía una y otra vez, desde hacía tiempo, la apertura de un frente en el oeste que aliviase a sus fuerzas del enorme desgaste que estaban sufriendo en sus victoriosas, pero costosísimas, operaciones contra los alemanes. Los aliados vacilaban; el fracaso de la incursión en el puerto francés de Dieppe en 1942, que provocó el 80 % de bajas, y las defensas de la costa atlántica los hacían dudar, por lo que durante 1942 y 1943 se volcaron en la ayuda a los soviéticos con abundante material. Los británicos ya tenían bastante con luchar en el Atlántico contra los submarinos alemanes, en Asia contra Japón, en el aire contra Alemania y en el norte de África. De esta manera, cuando los americanos entraron en guerra a fines de 1941, los convencieron de que aún era pronto para atacar Francia y que era mejor que se desplegasen donde ya estaban combatiendo los ingleses. Era evidente que Alemania, en 1942, era aún muy fuerte y que un desembarco apresurado protagonizado por fuerzas escasas y poco preparadas podría haber sido un desastre. En la mente de Churchill estaban las enormes bajas sufridas en Francia durante la Primera Guerra Mundial y el arrollador éxito alemán de 1940 que los obligó a retirarse a toda prisa en Dunkerque. No quería obtener la victoria a un precio tan elevado y prefería seguir con la estrategia de desgaste en el área mediterránea.

El panorama cambió a lo largo de 1943. Alemania estaba siendo duramente desgastada por los bombardeos aliados, había sido humillada en Stalingrado y, tras el frustrado contraataque en Kursk, comenzaba

Soldados estadounidenses a bordo de una lancha de desembarco Higgins, a punto de descender al mar desde uno de los grandes transportes de ataque, a pocas millas de las playas normandas.



a retroceder en todo el frente ruso. Las tropas francesas de ultramar se unieron a los aliados y tras las victorias en África y los desembarcos en Italia, vieron que los nazis ya estaban suficientemente desgastados para ser atacados mediante un gran desembarco, mientras que las fuerzas aliadas, sobre todo las norteamericanas, habían alcanzado la entidad y madurez suficiente como para acometer la misión y sostener la guerra tanto en el Pacífico como en Europa. La industria estadounidense ya estaba a pleno rendimiento y podía fabricar enormes cantidades de material de guerra, con la ventaja de que no debía temer ninguna amenaza de ataque enemigo.



Cartel francés de propaganda. Representa a los ejércitos aliados unidos, británico, francés y norteamericano, luchando juntos por la liberación de Europa, durante la Segunda Guerra Mundial.

Los aliados deciden la invasión de Francia

En la conferencia *Trident*, celebrada en mayo de 1943 en Washington, los Estados Unidos lograron convencer a los británicos de la necesidad de invadir Francia. Tenían prisa en acabar la guerra cuanto antes y sabían que un ascenso hacia el centro de Europa por Italia y los Balcanes, que era la base de la estrategia británica, era lento y costoso en hombres y material. La fecha prevista para acometer la invasión sería un año después, pero ya desde el verano de 1943 comenzó a diseñarse el desembarco en Francia, entrenando y enviando tropas a Inglaterra al efecto, de modo que en vísperas de la invasión las fuerzas norteamericanas en la isla ascendían a 1.500.000 hombres; al mismo tiempo, durante el primer semestre de 1944, llegarían más de nueve millones de toneladas de pertrechos también desde los Estados Unidos.

El 20 de octubre de 1943, en la Conferencia de Quebec, se aprobó oficialmente el desembarco, al que se bautizó como operación *Overlord* (señor o jefe supremo) y en la conferencia de Teherán, en noviembre de ese año, ratificaron su compromiso ante Stalin. Un mes después, en la conferencia *Sextant* de El Cairo, los aliados nombraron al general norteamericano Dwight D. Eisenhower jefe supremo de *Overlord*.

La fecha elegida, en un primer momento, fue el 1 de mayo de 1944. Tras la experiencia de Dieppe se sabía que era casi imposible hacerse con un puerto por sus sólidas defensas, lo que hacía necesario el desembarco en una playa. Al final se optó por las de Normandía, debido a los fáciles accesos al interior, sus extensas planicies de muy suave pendiente, el buen terreno que favorecía una rápida penetración y, sobre todo, la escasa presencia defensiva de los alemanes.

Un inmenso esfuerzo logístico

Desarrollar *Overlord* era un esfuerzo muy complicado por toda la maquinaria que había que mover, los cientos de miles de hombres a movilizar, y todo ello salvando el mar y las defensas enemigas. Junto a la operación *Overlord* se había de planificar otra de carácter naval, la operación *Neptuno* dirigida por el almirante británico Ramsey. Era necesario reunir más de 7.000 barcos de guerra y de carga para el transporte de hombres y material, aparte de diseñar y construir siete modelos distintos de barcazas de desembarco capaces de albergar tanques, soldados y material motorizado que, al final, sumarían más de 20.000 unidades. También fue necesario construir muelles artificiales para que pudiesen operar en las playas normandas, y reunir unos 80 barcos viejos para hundirlos y usarlos como rompeolas cuando las cabezas de puente estuviesen consolidadas.

La aviación aliada también tuvo un papel muy importante en los preparativos. Durante el primer semestre de 1944 multiplicaron



Reunión de Yalta. Los líderes de las tres principales potencias, Iosif Stalin, Franklin D. Roosevelt y Winston Churchill sentaron las bases de lo que acabó siendo la guerra fría.

sus vuelos de observación por toda la costa francesa para fotografiar las defensas, así como para destruir los nudos ferroviarios. La operación fue un éxito, y tras masivos bombardeos en marzo, abril y mayo, en los que se lanzaron casi 70.000 toneladas de bombas, el tráfico ferroviario en Bretaña y Normandía se había reducido a sólo el 15 % del habitual. Su precio fue muy elevado. A las pérdidas de aviones y tripulaciones aliadas debido a la artillería antiaérea alemana, que fueron muy considerables, hay que añadir los graves daños sufridos por la población civil francesa. Cerca de 100.000 franceses murieron o fueron heridos de diversa consideración en estas operaciones, sin contar con la destrucción de bienes.

A la busca del factor sorpresa

El espionaje, la sorpresa y el despiste eran claves para el éxito o el fracaso de la operación. Los alemanes no escatimaron esfuerzos en los meses anteriores para obtener información sobre el momento y el lugar de la invasión. Sabían que los cientos de barcos que llegaban cada mes a las costas británicas procedentes de los Estados Unidos, con hombres y material, presagiaban la invasión. A principios de la primavera de 1944 su espía en Ankara, "Cicerón", les dio el aviso de que el desembarco, bautizado como operación *Overlord* y dirigido por Eisenhower, se iba a dar en pocas semanas. Sin embargo, el espía tuvo que interrumpir abruptamente su trabajo y no pudo pasar información más precisa.

Por su parte, los aliados utilizaron a un español, Juan Pujol, apodado "Garbo" por el espionaje británico, que haciéndose pasar por espía al servicio de los nazis, indujo a la inteligencia alemana a pensar que el punto de ataque sería Calais. Para hacer creíble el engaño, los aliados desarrollaron la operación *Fortitude* ("fortaleza"), montando en las cercanías de Dover un enor-



Bombardero mediano
Mitchell B-25

Este avión norteamericano, reputado por su solidez y facilidad de manejo, fue, junto con el B-26 Marauder, la espina dorsal de la fuerza de bombarderos aliados a medianos desde 1943.

me decorado de hormigón, cartón y caucho, simulando tanques, camiones, barcazas y todo tipo de implementos militares.

Mientras se mantenía este engaño, los aliados se afanaron en lograr la más completa información de la zona en la que iban a desembarcar. Se hicieron miles de fotografías aéreas de la zona, lo que junto a las informaciones facilitadas tanto por sus agentes como por la resistencia francesa, les permitió saber el grado y la ubicación de los efectivos defensivos alemanes. No obstante, para seguir dando falsas pistas, se hicieron también numerosas incursiones aéreas de inspección sobre la zona de Calais. Por cada operación sobre la costa normanda, se hicieron dos sobre la zona de Calais, y otras más sobre las costas belgas y holandesas, aunque ello supuso perder muchos aparatos y tripulaciones debido a la tupida defensa antiaérea que había precisamente en esas zonas. Pero para preparar el desembarco las fotos aéreas no bastaban; había que inspeccionar las playas. Para ello, hombres rana fueron llevados por submarinos hasta las costas de Normandía. Durante el día los sumergibles medían todos los datos hidrográficos y por la noche desembarcaban a los buzos tácticos.

Las fuerzas aliadas

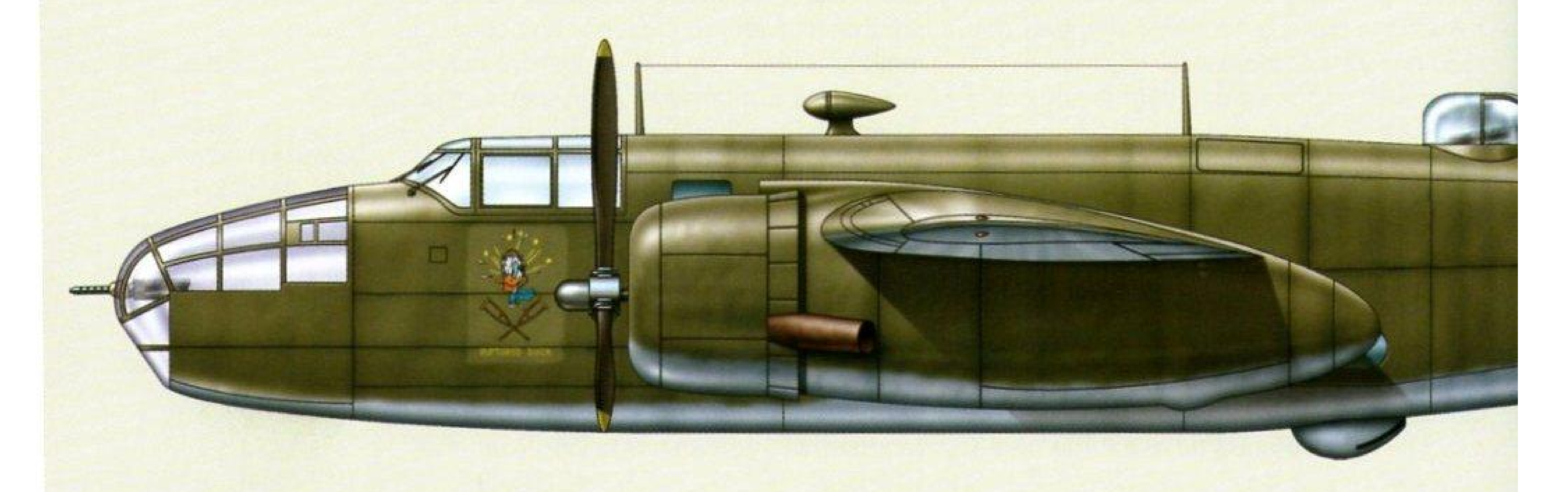
El éxito de *Overlord* se basaba en que los aliados pudiesen desembarcar el suficiente número de efectivos y hacerse fuertes, antes de que los alemanes hiciesen llegar refuerzos a los defensores. Para ello, tres divisiones de comandos y paracaidistas, unos 27.000 hombres, debían caer por sorpresa en la retaguardia alemana, para desorganizar las líneas enemigas y asegurar los puentes y caminos de acceso al interior, así como destruir los nidos artilleros.

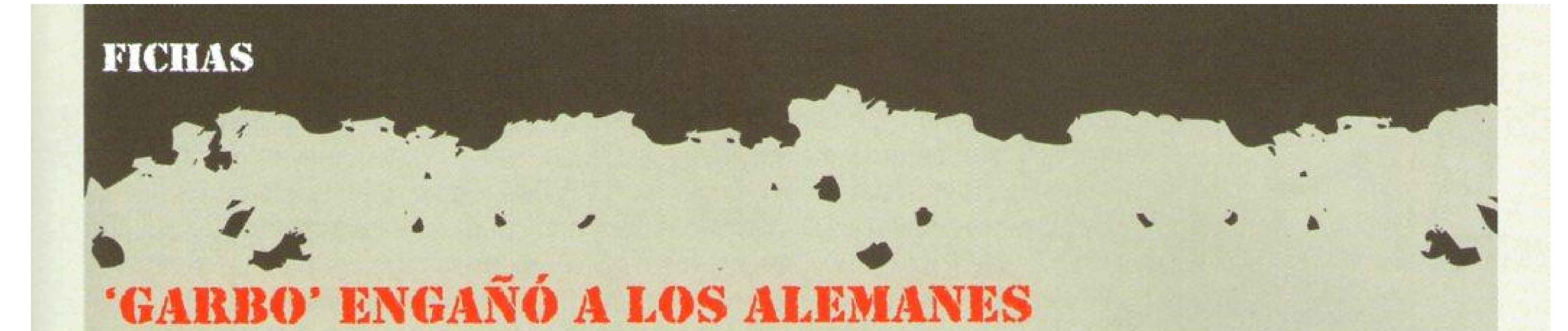
La primera oleada de desembarco estaría formada por 10 divisiones, de ellas dos en reserva, un total de unos 150.000 hombres entre británicos, estadounidenses y canadienses. Seguirían otras 30 divisiones en las horas y días posteriores, formadas, además de por norteamericanos y británicos, por tres divisiones canadienses, una polaca y otra francesa. Todo ello protegido por una formidable fuerza aérea compuesta por más de 12.000 aeronaves entre cazas, bombarderos y aviones de transporte que resultaban imparables frente a los escasos 500 aparatos que podían poner en el aire los alemanes.

Otros tres millones de hombres, fundamentalmente británicos y estadounidenses, esperaban en Inglaterra para ser trasladados a Francia una vez se hubiese asegurado el éxito del desembarco y conquistado suficiente terreno.

Los inútiles esfuerzos de Rommel

Para la defensa de la costa atlántica de Francia, Bélgica y Países Bajos, Hitler contaba con los Grupos de Ejército B y G que





'GARBO' ENGAÑÓ A LOS ALEMANES

Su nombre era Juan Pujol García, había nacido en Barcelona en 1912 y era hijo de familia industrial acomodada. Obligado por las autoridades republicanas se presentó a filas en septiembre de 1938, pero un mes después desertó y se pasó al bando de Franco, donde sirvió como alférez; no obstante, sus convicciones lo hicieron aborrecer al fascismo tanto como al comunismo.

Ansioso de contribuir a la derrota de Alemania, se ofreció como agente a los británicos, pero estos lo rechazaron. No se desalentó y ofreció sus servicios al *Abwerh*, simulando estar residiendo en Londres aunque realmente estaba en Lisboa.

En 1941 y desde la capital portuguesa, y provisto de simples guías navieras y revistas, comenzó a pasar información a los nazis, demostrando imaginarios viajes por toda Gran Bretaña. Tras dar pruebas de que había logrado infiltrase en el servicio secreto alemán, los ingleses aceptaron incorporarlo como agente y se trasladó a la capital británica en abril de 1942, acompañado de su familia. Allí sus superiores británicos del MI5 le dieron el apelativo de "Garbo" por considerarlo el mejor actor del mundo, mientras que para los alemanes era "Rufus" o "Arabel". Desde su nuevo destino hizo llegar a los nazis la información de que había conseguido crear una red de más de veinte agentes y confidentes de la más variopinta condición.

Rápidamente comenzó a suministrar información veraz que hiciera confiar a los nazis en sus servicios, aunque ya poco válida debido a su inminente caducidad. La estrategia dio resultado y los alemanes creyeron que tenían entre sus filas al mejor espía del mundo. Transmitía sus datos a través del correo, vía Lisboa, y recibía a cambio centenares de miles de dólares. Tan impresionados quedaron los nazis, que le fue concedida la Cruz de Hierro.

Para justificar, en ocasiones, la falta de informaciones, tuvo que inventar incluso la muerte de sus ficticios agentes, de los que llegó a publicar una esquela en la prensa para dar visos de autenticidad. Aprovechó su credibilidad para convencer a los alemanes de que el desembarco en Europa se iba a hacer en la zona de Calais y bajo el mando del general Patton, y de esta manera lograr que desprotegiesen Normandía.



Juan Pujol, *Garbo*. El espía español cuyo papel en el triunfo de la operación *Overlord* es cada vez más reconocido.

Cinco semanas después del desembarco aún seguía advirtiendo que, posiblemente, el grueso del ataque se debía esperar más hacia el norte. Lo curioso es que, aun tras el fiasco, los alemanes siguieron confiando en él en los meses siguientes.

Al fin de la guerra fue condecorado con la Orden del Imperio Británico, que sumó jocosamente a su Cruz de Hierro. Se retiró a Caracas, Venezuela, y falleció en 1988. *[J.C.L.]*



sumaban 58 divisiones. De ellas 40 eran de infantería, 9 blindadas y 9 mecanizadas o aerotransportadas. Sin embargo, la mayor parte estaban menguadas de efectivos en el 30 % o el 40 %, por lo que sus efectivos reales se reducían a unas 35 divisiones. Al mando de todas esas fuerzas estaba el mariscal Gerd von Rundstedt pero sus atribuciones era escasas. Hitler atomizó el mando tratando de reservarse para sí mismo las decisiones fundamentales. Además, Rundstedt no confiaba en las defensas costeras ni en la capacidad de las fuerzas destinadas en las playas para detener el ataque, por lo que creía que la única posibilidad de rechazar el desembarco era esperar a que las tropas invasoras estuviesen algo adentradas en el interior, lejos de la protección de su flota y aviación, para lanzarse sobre ellas.



Escudo de la ciudad de Calais.
La inteligencia aliada logró convencer a los alemanes de que el ataque principal se lanzaría en torno a esta importante puerto del canal de la Mancha.

El general Rommel era de la opinión contraria. Era el encargado de supervisar las defensas de la costa, llamadas la Muralla del Atlántico. Cuando la inspeccionó en noviembre de 1943 se dio cuenta de que las únicas defensas verdaderas estaban en los puertos y en algunos enclaves aislados de la costa, quedando la mayor parte de las playas y acantilados sin defensa alguna. En el informe que presentó en diciembre a Hitler insistió en que el desembarco aliado debía ser abortado en la costa misma, en el mismo día del desembarco.

En enero de 1944, Rommel recibió el mando del Grupo de Ejércitos B y se esforzó en fortificar toda la costa, pero se enfrentó a la escasez de medios y de tiempo. Convencido de que las primera 24 horas eran las vitales, trató de que von Rundstedt y el general Geyr von Schweppenburg, quien tenía el mando directo de las fuerzas blindadas, acercasen sus fuerzas a la costa para eliminar el desembarco ni bien se efectuase, pero chocó con la incomprensión de sus interlocutores. También insistió a la *Kriegsmarine*, la armada del III Reich, para que minase el fondo de la bahía del Sena y de las playas por donde él había deducido que se iba a producir el desembarco. Igualmente pidió que la artillería de costa fuese reubicada y camuflada mejor. En ambas peticiones fracasó. Lo mismo le ocurrió con la *Luftwaffe*, la fuerza aérea del III Reich; los aviones alemanes en el sector de la costa atlántica no llegaban a 500, por lo que sabía que la superioridad en el aire estaba perdida.

La protección de las playas

Rommel había deducido por dónde se iba a desarrollar el desembarco aliado, utilizando el mismo método de descarte que habían utilizado los aliados. Tras un análisis minucioso, realizado después de inspeccionar personalmente el terreno, concluyó que, con casi total seguridad, el desembarco se efectuaría en las costas de Normandía.

Se dedicó entonces a hacer lo que podía con las fuerzas que tenía bajo su mando: camuflar sus baterías artilleras, minar las zonas más expuestas, llenar de trampas y obstáculos las playas susceptibles del desembarco, reforzar la artillería y tratar de mejorar la disciplina e instrucción de las mediocres tropas que estaban a su mando, concentrándoles únicamente en la misión primordial: la defensa de las playas.

Sabía que el desembarco se haría con marea alta, con el objetivo de que los soldados aliados alcanzasen cuanto antes tierra firme y de que la subida de la marea no les atrapase en plena operación. Por ello, aprovechando las horas de la marea baja, plantó en las playas una serie de obstáculos contra las lanchas de desembarco que supusiesen también obstáculos para los tanques.

Entre los artilugios que Rommel preparó estaban los llamados "puentes belgas", barreras que habían de impedir la llegada a las playas de las barcazas de desembarco o conseguir que, al menos, quedasen destrozadas e inutilizadas en sus fondos. También plantó tetraedros de acero,



rampas con minas y unas vigas de acero, conocidos como "espárragos" de Rommel, que iban sujetos a una mina o explosivo y que debían estallar cuando el casco de un barco lo tocase. Ya en las arenas secas de las playas y en las pendientes que llevaban al interior, plantó minas, cientos de nidos de ametralladoras, desplegó kilómetros de alambre de púa, depósitos de petróleo entre las dunas que se abrirían quemando a los atacantes, amén de otras trampas explosivas. Metros más adentro, quien consiguiese rebasar las playas y marchar por los caminos que llevaban al interior, se encontraría con más fosos y obstáculos antitanque y el fuego de los cañones de 88 mm de los que pudo disponer. Luego, ya en los pueblos, estarían preparadas trincheras y barricadas.

La filosofía de Rommel era clara; a la vista de las circunstancias no le quedaba otra opción que utilizar sus modestos recursos, que no eran otros que centenares de ametralladoras en las laderas y en las colinas que dominaban las playas, o bien puestos de observación que unidos telefónicamente con piezas de artillería ubicadas unos kilómetros al interior, pudiesen dirigir su fuego contra los sectores que estaban siendo utilizados para el desembarco.

Sin embargo, los obstáculos que tan meticulosamente trató de plantar Rommel resultaron insuficientes: faltó hormigón, vigas de hierro y de madera para sus "espá-

La playa *Omaha* hoy. El cementerio militar norteamericano domina el terreno. Se aprecia claramente el talud que cierra la salida de la playa, que fue aprovechado por los defensores alemanes.

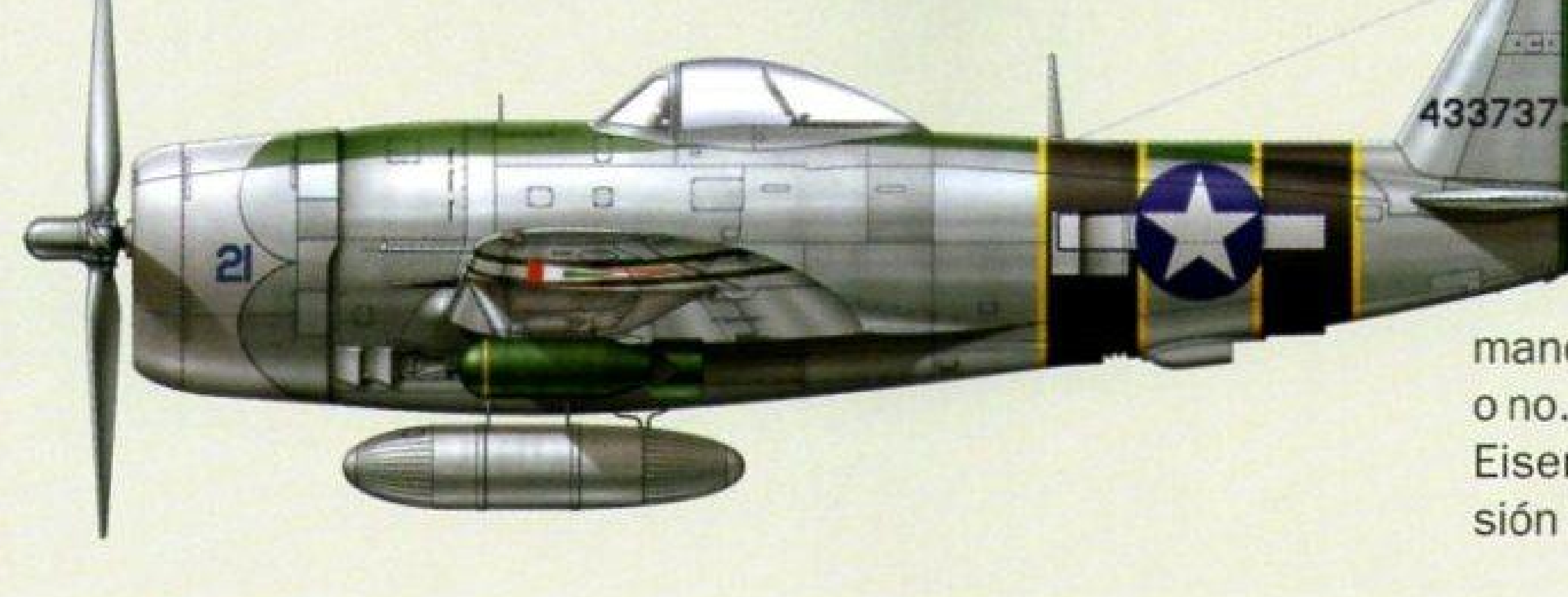


rragos" y obstáculos, así como suficientes minas y explosivos, por lo que tuvo que emplear viejos proyectiles franceses fruto del botín de guerra de 1940, en dudosas condiciones de conservación. El resultado es que, a principios de junio de 1944, el estado y la densidad de las defensas de costa dejaban mucho que desear a los ojos del general alemán.

Las vísperas del desembarco

El 1 de junio todo estaba listo para la invasión; sólo faltaba que el tiempo fuese propicio. Sin embargo, en los primeros días del mes se desataron fuertes tormentas que hacían imposible los desembarcos, tanto por parte de los que iban a llegar a las playas como de los que tenían que caer mediante aeroplanos en la retaguardia alemana. Ello obligaba a retrasar día a día la operación, a la espera del buen tiempo. Ante esta demora no prevista, el nerviosismo en las filas aliadas era cada vez mayor. Era difícil, y hasta contraproducente, mantener en estado de alerta a cientos de miles de hombres, escondidos en enormes refugios, esperando sin plazo fijo a que el tiempo mejorase.

Los alemanes, por su parte, estaban faltos de información. Sus aviones apenas podían adentrarse en Inglaterra y los datos falsos que les enviaba "Garbo" no marcaban fecha concreta, aunque insistían en que iba ser por Calais. De las informaciones que había pasado en su momento "Cicerón" se deducía que la fecha elegida estaría entre finales de primavera o principios de verano, pero no había nada nuevo.



Cazabombardero norteamericano. **El Republic P-47 Thunderbolt estaba pesadamente blindado. Las bandas negras de identificación sobre el fuselaje caracterizaron a la aviación aliada en Normandía.**

Rommel confiaba, ante el mal tiempo, que como mínimo aún tardaría una semana o dos y a primeras horas del 4 de junio marchó a Alemania. Iba a visitar a su mujer, pues el día 6 era su cumpleaños y, de paso, trataría de entrevistarse con Hitler para pedirle que le dejase aproximar más a la costa las divisiones acorazadas de las *Waffen* SS. En su coche viajaban también sus asistentes y un par de zapatos grises, hechos a mano, que había encargado para su esposa como regalo. A su vuelta confiaba contar con la aprobación de Hitler para adelantar las unidades blindadas a la costa y poder, entonces, hacer frente al ataque.

Mientras tanto, al otro lado del canal de la Mancha, a primeras horas de la madrugada del día 5, los meteorólogos se atrevieron a vaticinar que al día siguiente el anticiclón de las Azores extendería por un breve plazo su influencia a la zona y que habría una cierta mejoría en las condiciones meteorológicas. Reunido con urgencia, el alto mando aliado debatió si debían proceder o no. Por fin, a las cuatro de la madrugada, Eisenhower adoptó una decisión: la invasión tendría lugar el 6 de junio.

La operación se pone en marcha

Poco después, todas las fuerzas que habían de desencadenar la primera oleada se dirigieron a los puertos. Ese día, un total de 5.339 buques de todo tipo se hicieron a la mar y por la tarde se concentraron al sur de la isla de Wight; luego, distribuidos en diez columnas, comenzaron a navegar hacia su objetivo, distante unos 160 km. Lo hicieron muy lentamente, a una media de 6 nudos, con el fin de llegar a la hora prevista. Poco antes el mariscal Montgomery lanzaba su proclama a los soldados: "Con las almas fuertes y el corazón lleno de entusiasmo, marchemos a la victoria".

Ese mismo día 5, para acabar de allanar el terreno, los aliados realizaron un úl-



Graves daños en los puertos franceses. **Las principales instalaciones portuarias normandas quedaron inutilizables durante varios meses o no fueron capturadas por los aliados.**

timo y devastador bombardeo: 15.000 toneladas de bombas cayeron sobre las estaciones de radar, baterías de costa, puestos de observación, aeródromos... Sin embargo, había un problema: los cambios de fechas obligaban a desembarcar con la marea baja; por una parte era una ventaja pues las barcazas podían evitar más fácilmente los obstáculos sembrados en las playas, pero los soldados se verían obligados a recorrer un mayor espacio, cientos de metros, hasta alcanzar las laderas de la costa, y así quedarían mucho más expuestos al fuego enemigo en un terreno totalmente llano.

El último y duro ataque aéreo del día 5 alertó a los alemanes. Ahora estaban más que atentos, sobre todo los que vigilaban el canal en Calais, pues Dover estaba casi en línea recta y por ahí se esperaba el ataque. Su servicio de información en suelo inglés era muy deficiente y recibía, como se ha visto, informes falsos, pero no era así el que tenían de la resistencia francesa. Sus agentes infiltrados en ella habían descubierto que desde la BBC se transmitirían unos versos de *Canción de otoño*, de Paul Verlaine, como señal de que la invasión sería inminente, ante lo cual debían prepararse. Al empezar el desembarco la resistencia gala debía activar sus ataques y sabotajes y desarticular en lo posible la retaguardia germana, contribuyendo al caos generalizado.

Efectivamente, por la tarde del día 5, mientras los barcos se concentraban en al-



ta mar, se emitieron por radio los versos de Verlaine y los alemanes entonces tuvieron la certeza de que, a lo sumo en 48 horas, se produciría el desembarco. Rápidamente se dio la alerta y se telefoneó a Berlín, a París y al Estado Mayor de Rommel notificando la noticia, pero ninguno de los interlocutores dio excesiva importancia a la alerta, pues el mal tiempo seguía presente.

Sólo el 15° Ejército alemán, que estaba guarneciendo Calais, permaneció en estado de alerta. Pero a nadie se le ocurrió compartir la información con el 7° Ejército, bajo el mando del general Friedrich Dollmann, que guarnecía las costas de Normandía, pues era ciega su confianza en que el ataque se desencadenaría sobre la costa norte de Francia.

Por otra parte, de poco hubiese servido el aviso porque todos los generales, absolutamente desprevenidos del ataque que se les venía encima, estaban irónicamente en retaguardia, en ejercicios de guerra para preparar la defensa ante el desembarco. Aquella madrugada del 6 de junio de 1944, las cinco divisiones alemanas que guarnecían el sector de Normandía estaban descabezadas y desprevenidas.



Desfile de soldados norteamericanos. Con sus largos abrigos color verde oliva y las polainas, su atuendo presenta un aspecto un tanto desfasado, aunque la calidad del equipo era muy alta.

Comienza el día D

A las 00:16 h del 6 de junio de 1944, aterrizaba el primer planeador con los comandos aliados en suelo francés. Horas después, a las 05:50 h, la escuadra aliada rompía el fuego contra la costa normanda.

A la misma hora aproximadamente, miles de bombas lanzadas también por la aviación aliada cayeron sobre las playas de Normandía, dispuestas a allanar el camino a los que iban a desembarcar. Al mismo tiempo, decenas de miles de láminas metálicas fueron lanzadas por los aviones aliados en la zona de Calais, para confundir a los radares alemanes y dar la impresión de que se acercaba una multitud de aviones y embarcaciones por aquel sector. Más tarde, aproximadamente a las 06:30 h, miles de soldados ponían pie a lo largo de casi 80 kilómetros de playas. Había comenzado el día D.

La noticia había llegado a Berlín aproximadamente a las siete de la mañana, pero nadie despertó a Hitler, que se había acostado a las tres de la madrugada tras sus acostumbradas tertulias, o más bien monólogos, que efectuaba con su corte de devotos admiradores, con Goebbels y Eva Braun al frente. Todos estaban convencidos de que, como el mismo *Führer* había dicho varias veces, el ataque contra las playas normandas no era más que un señuelo para llevar a esa zona a sus fuerzas y dejar desprotegido Calais. Cuando por fin se lo despertó, se mostró contento: ¡había acabado la espera! Seguía convencido de que el asalto a Normandía era una trampa, y que en Calais, donde desembarcarían en breve, los esperaría y los vencería.

LAS LANCHAS DE DESEMBARCO

Un elemento clave de la operación *Overlord* lo constituían las lanchas de desembarco, y se habían desarrollado un buen número de ellas. La operación tenía como objetivos el transporte de tropas a las playas de desembarco, el transporte de material para el abastecimiento de las tropas y el apoyo de fuego de artillería.



LCP *(Large)*
(Landing Craft, Personnel)

Tenía una eslora de 11,2 m, y una manga de 3,3 m. Podía transportar 25 soldados totalmente equipados, o bien más de 3,5 t de carga, a una velocidad máxima de 8 nudos, y tenía una dotación de 3 hombres. Carecía de rampa, y los soldados tenían que desembarcar saltando por los costados de la lancha.

LCVP
(Landing Craft, Vehicle Personnel)

Considerada como el arma más importante de la Segunda Guerra Mundial, por su capacidad para desembarcar y reembarcar repetidamente para mantener el flujo de suministros a la cabeza de playa. Sólo la rampa era de acero, el resto era todo madera. Con una eslora de 10,9 m y una manga de 3,2 m, podía transportar 36 soldados o más de 3,5 t de carga, a una velocidad máxima de 9 nudos (12 si iba vacía). Su dotación era de 3 hombres y disponía de 2 ametralladoras y pequeñas placas de blindaje.

LCP *(Ramp)*
(Landing Craft, Personnel)

Disponía de una rampa en la proa que facilitaba el desembarco. Podía transportar hasta 39 soldados o casi 4 t de carga. Como su predecesora (la LCP *Large*), estaba construida enteramente de madera.

LCT
(Landing Craft, Tank)

La LCT (5) podía llevar 5 carros de 30 t o 9 camiones, y tenía una eslora de casi 35 m y una manga de casi 10 m. Con una dotación de 11 hombres, estaba armada con 2 cañones antiaéreos de 20 mm. La LCT (6) era una versión alargada de la anterior, con mayor habitabilidad, mejoras en los sistemas de descenso y cierto blindaje.

LCM
(Landing Craft, Mechanized)

Se diseñaron un total de 7 tipos diferentes de esta embarcación. La LCM (3) podía transportar un carro de 30 t (un Sherman) y tenía una eslora de 15,2 m y una manga de 4,3 m. Alcanzaba una velocidad máxima de 8 nudos totalmente cargada y su notable autonomía era de 850 millas. La LCM (6) alcanzaba los 17,8 m de eslora, y podía llevar 120 soldados o 34 t de carga.





Juan Vázquez

1 LA GÉNESIS DE 'OVERLORD', LA MAYOR OPERACIÓN DE DESEMBARCO DE LA HISTORIA

Cuando hacía casi un año del fracaso alemán en Kursk, en el frente del este, y apenas quince días después de la victoria aliada en Italia, la apertura de un auténtico segundo frente se haría realidad con el desembarco en las costas del norte de Francia. Los soviéticos venían insistiendo desde 1943 con la necesidad de abrirlo, pero los británicos, conscientes de lo costosa que sería una invasión sin las garantías adecuadas, habían logrado demorar su concreción hasta que los alemanes estuviesen suficientemente debilitados.

Los primeros planes

Ya durante la conferencia *Arcadia*, las reuniones mantenidas entre Winston Churchill y Franklin D. Roosevelt desde el 22 de diciembre de 1941 hasta el 14 de enero de 1942, los norteamericanos se comprometieron a que Alemania constituyera su objetivo principal, por delante de Japón, que iniciaba, a la sazón, su meteórica expansión por el Pacífico. Una de las primeras consecuencias de la conferencia fue la operación *Bolero*, por la que los Estados Unidos comenzaron a acumular tropas y material en Gran Bretaña, con vistas a la invasión. En una primera aproximación se contemplaba el ataque, en 1943, con unas 40 divisiones.

Maniobras preparatorias. **El general Eisenhower y los mariscales Montgomery y Tedder observan ejercicios militares en la llanura de Salisbury, en el sur de Inglaterra, en la primavera de 1944.**

El primer plan de invasión del continente se diseñó en marzo de 1942, por parte del entonces jefe de la División de planificación del Departamento de Guerra estadounidense, general Dwight D. Eisenhower. En ese plan inicial se contemplaba la posibilidad de invasión desde el Reino Unido, que podría tener lugar en la primavera de 1943. Entre otras medidas, y con esa previsión, se desarrolló un intenso programa de construcción naval.

A partir de entonces, se sucedieron varios planes de invasión de Francia, con diversos matices estratégicos. El 27 de marzo de 1942 se dio a conocer la operación *Sledgehammer* ("mazo"), que contempla-

ba la invasión de la península de Cotentin, en el departamento de La Mancha de la región de la Baja Normandía, en el noroeste de Francia, ya en el mismo año 1942, con el objetivo de fijar las fuerzas alemanas y aliviar la presión sobre los rusos. Un segundo plan, con objetivos similares, *Round Up*, contemplaba un desembarco entre Boulogne y Le Havre. Se proponía utilizar 48 divisiones, que atacarían en abril de 1943. Los británicos nunca tomaron en serio tal opción y lucharon por una alternativa más realista. La operación *Torch* ("antorcha") –el desembarco en el norte de África en noviembre de 1942, con el cambio estratégico que supuso, al absorber gran cantidad de medios, tanto en África como en la subsiguiente campaña italiana– pospuso cualquier intento de asalto directo sobre el Viejo Continente en más de un año.

Distintivo de batallón. **Las tropas aliadas pasaron largos meses concentradas en el sur de Inglaterra, preparándose para el asalto a Normandía.**

Las dilaciones de los británicos

La conferencia de Casablanca, del 14 al 24 de enero de 1943, con Franklin D. Roosevelt, Winston Churchill, Charles de Gaulle y Henri Giraud, representó el triunfo de las tesis británicas sobre la conducción estratégica de la guerra. Los norteamericanos aceptaron la operación *Husky*, la invasión de Sicilia, y la continuación de la campaña en Italia. También hubo acuerdo sobre la intensificación de la campaña de bombardeos sobre la industria y comunicaciones alemanas, para debilitarla lo máximo posible antes de cualquier intento de invasión. Por su parte, los británicos accedieron a que la invasión tuviera lugar en 1944 y, aunque a lo largo de un año intentaron persuadir a los norteamericanos de proseguir la guerra por los Balcanes, estos se mantuvieron firmes en las decisiones adoptadas. En mayo, durante la conferencia *Trident*, en Washington, se estableció como fecha provisional para la invasión el 1 de mayo de 1944. La conferencia *Quadrant*, en Quebec, en agosto, confirmó la fecha.

Estos planes satisficieron a Stalin en la conferencia de Teherán, en noviembre. Hasta entonces, no había dejado de presionar aduciendo que el peso de la guerra lo llevaba el Ejército Rojo, ante la pasividad occidental; no le faltaba cierta razón. Durante la conferencia *Sextant* en el Cairo, Churchill propuso un calendario para la invasión de Europa, tras los desembarcos en la península itálica. Roma debería caer en enero de 1944, la isla de Rodas en febrero, se buscaría una alianza con Turquía para abastecer a la Unión Soviética por el Mediterráneo, abandonando la peligrosa ruta del Atlántico norte y la propia invasión de Francia tendría lugar en el otoño de 1944. Los norteamericanos, deseosos de un desembarco decisivo lo antes posible, se enfurecieron ante tal muestra de prudencia. No hay que olvidar que el Imperio británico estaba al límite de recursos y la población inglesa, cansada de la guerra, no tenía muchos ánimos para asumir las fuertes bajas que costaría el enfrentamiento directo en suelo francés.

Eisenhower es puesto al frente de la operación

El 13 de marzo, el teniente general británico Frederick Morgan había sido nombrado *Chief of Staff to Supreme Allied Command* (Cossac, jefatura de Estado Mayor del mando supremo aliado). Ya en mayo, el Cossac estudió la posibilidad de un desembarco en la bahía del Sena, pero topó con las dudas británicas y la falta de un jefe supremo al mando de toda la operación.

Una de las premisas para el éxito de la invasión era la existencia de un mando unificado y eficaz, que aglutinase y coordinase la ingente cantidad de recursos necesarios. Para ello se creó una estructura piramidal, encabezada por un hombre que



concentraría un enorme poder, fruto del consenso de Churchill, Roosevelt y los estados mayores de Estados Unidos y el Reino Unido. Así, el 3 de diciembre, el general norteamericano Dwight Eisenhower fue nombrado jefe del Shaef (*Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force,* cuartel general supremo de la fuerza expedicionaria aliada). Sólo a partir de ese momento se dotó a alguien de la capacidad suficiente para establecer las necesidades de la operación y demandar las ayudas y medios necesarios para la misma. En el siguiente escalón se nombraron tres británicos, para compensar y complementar esta decisión: sir Bertrand Ramsay sería el jefe de la marina, sir Trafford Leigh-Mallory del aire y Bernard Montgomery de las fuerzas terrestres. Se daba así la paradoja de que, aunque la operación era eminentemente norteamericana, los mandos operativos eran británicos. Como comandante del 1er Ejército estadounidense en Europa se designó a Omar Bradley.

La elección del objetivo

El proyecto general de *Overlord* había sido establecido por el Cossac en julio de 1943. En su preámbulo decía literalmente: "realizar una operación con las fuerzas reunidas en Gran Bretaña para la fecha del 1 de mayo de 1944, con el fin de asegurar una cabeza de puente en el continente, desde la que sea posible desarrollar futuras operaciones ofensivas. La cabeza de puente deberá poseer instalaciones portuarias suficientes para abastecer a una fuerza de unas 26 a 30 divisiones y permitir su incremento gracias a refuerzos provenientes de Estados Unidos u otros aliados, a un ritmo de tres a cinco divisiones por mes".

Los comandantes aliados, antes del desembarco.
De izquierda a derecha, adelante: Tedder, Eisenhower y Montgomery. Detrás: Bradley, Ramsay, Leigh-Mallory y Bedell-Smith.

El lugar elegido para el desembarco vendría establecido por el tipo de playa, la disponibilidad de puertos y las posibilidades para el apoyo aéreo. Sobre la base de estas premisas, se barajaban dos alternativas, la zona de Calais y la bahía del Sena. La zona de Calais tenía a su favor la cercanía con la costa inglesa; allí el apoyo aéreo sería más efectivo, pero, por el contrario, era la costa más y mejor defendida de Francia y las condiciones marítimas no eran buenas. Las extensas playas son muy batidas y los temporales y fuertes vientos dificultarían cualquier operación en gran escala. La bahía del Sena estaba más lejos, por lo que el apoyo aéreo no sería tan eficaz, pero la costa estaba menos defendida y las playas del desembarco más resguardadas de las inclemencias del mar. Las playas normandas son muy amplias, aptas para grandes acciones anfibias, y la cercana ciudad de Cherburgo poseía un magnífico puerto. En una fase posterior tendría lugar un desembarco por el Mediterráneo en el sur de Francia, en Provenza, para flanquear a las fuerzas alemanas en el caso de que siguieran ofreciendo resistencia en el frente normando.

La villa de Saint-Lô resultó devastada por los bombardeos estadounidenses. La población francesa sufrió muchas pérdidas en esa fase de la guerra, tanto humanas como materiales.



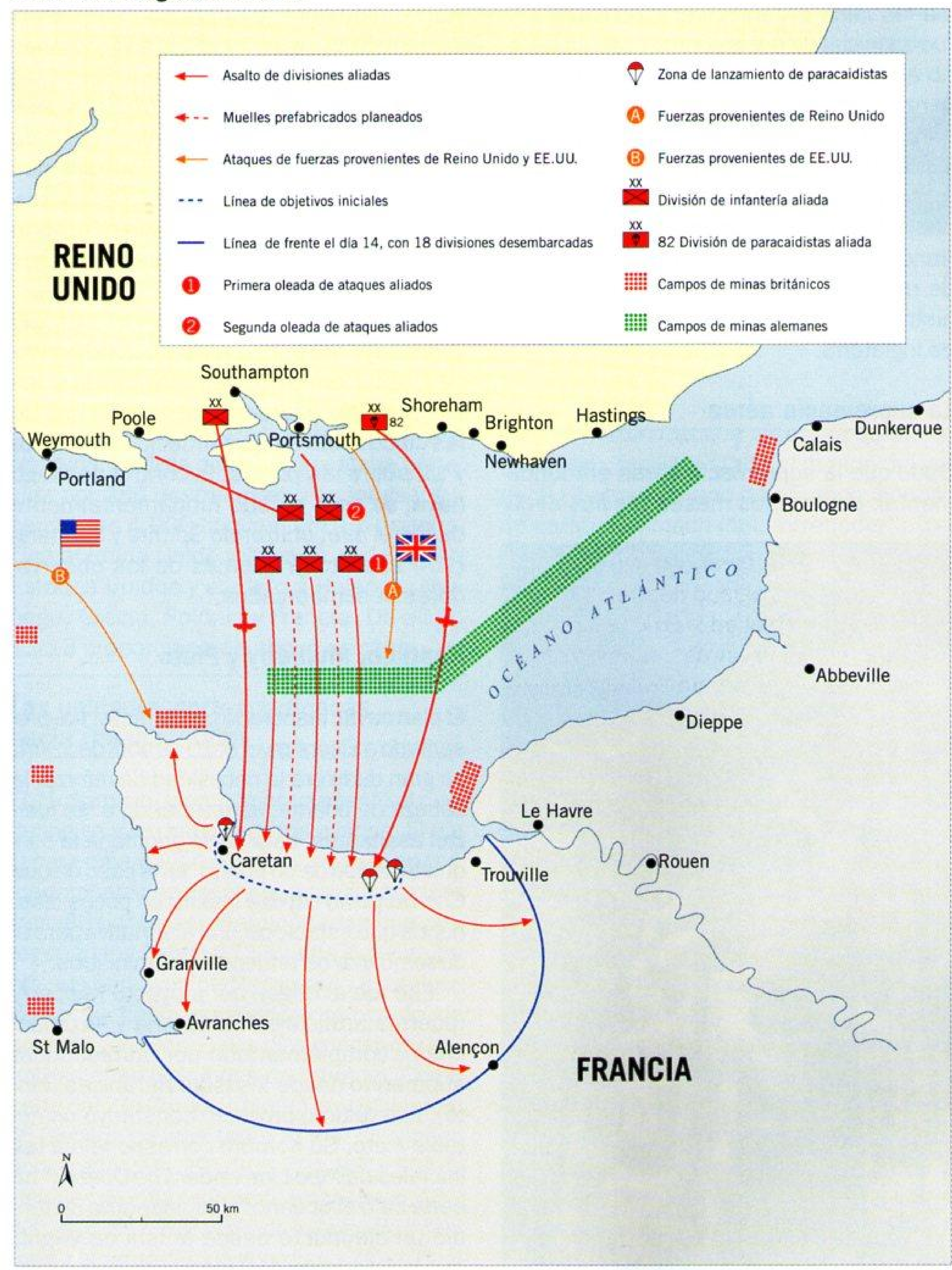
La planificación de *Overlord*

Los planes iniciales contemplaban el asalto con tres divisiones y una aerotransportada; esas tres divisiones pronto se consideraron insuficientes y se ampliaron a cinco, y en vez de una aerotransportada se utilizaron tres. Desembarcaron en una zona comprendida entre el sur de la península de Cotentin y la desembocadura del Orne. Las dificultades logísticas eran impresionantes. Un problema importante lo constituía la falta de embarcaciones de desembarco, de forma que la fecha del ataque se pospuso un mes para dar tiempo a la industria a construir las necesarias. El desembarco en Provenza, entre Tolón y Cannes, tendría lugar a mediados de agosto (operación *Anvil*, "yunque").

A lo largo del verano se sucedieron las reuniones en Norfolk House, sede del Cossac, para discutir las decisiones que había que tomar. El problema que más preocupaba era la posibilidad de un contraataque devastador en las primeras horas del desembarco. Los objetivos inicialmente fijados eran Caen, Bayeux, las carreteras a Saint-Lô y Falaise y el puerto de Cherburgo, para dar profundidad a la cabeza de playa. Una de las estrategias que se desarrollaron para evitar el contraataque fue la operación *Fortitude*, un ambicioso plan de engaño para mantener al 15° Ejército alemán en la zona de Calais y mantener hasta el final la incertidumbre sobre el verdadero punto de invasión.

Finalmente, el 28 de febrero de 1944 quedó establecido el plan definitivo. El 2° Ejército británico, al mando de Miles Dempsey, desembarcaría entre Arromanches y la desembocadura del Orne en Ouistreham, en las playas denominadas *Gold*, *Juno* y *Sword*, y el 1er Ejército norteamericano, al mando de Bradley, lo haría en las denominadas *Omaha* y *Utah*, en el estuario de Carentan. Dos divisiones aerotransportadas estadounidenses y una británica protegerí-

Plan Cossac (agosto de 1943)



El plan del Cossac en 1943

En mayo de 1943, el teniente general Morgan, jefe del mando supremo aliado (Cossac) recibió el encargo de elaborar el plan para la operación *Overlord*. En su primer informe al gabinete de guerra, Morgan destacaba que no debía compararse este plan con el de la operación *Husky* (la invasión aliada a Italia), dadas las innumerables diferencias entre ambos escenarios de guerra.

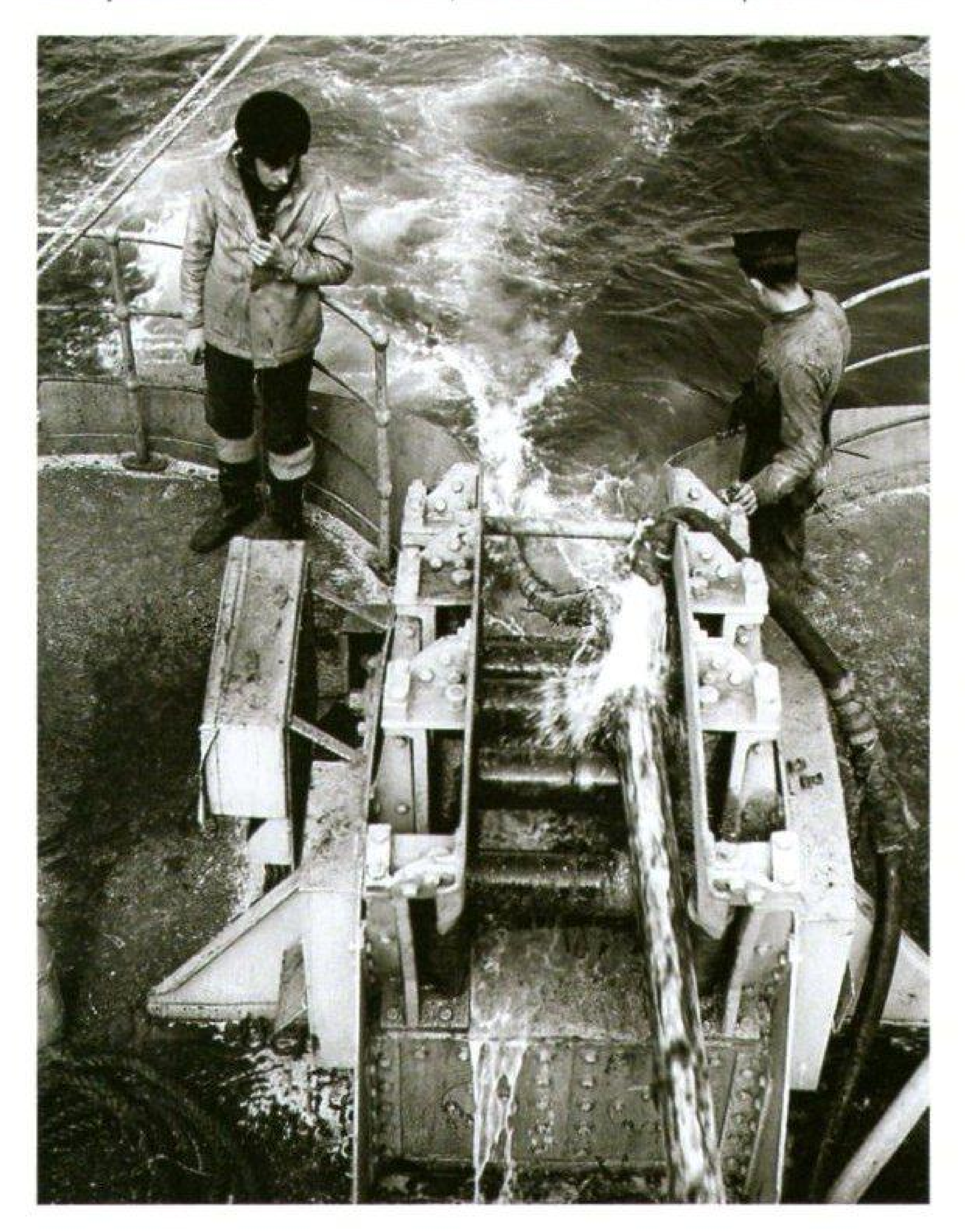
an los flancos. Los norteamericanos tomarían Cherburgo, con su flanco protegido por los británicos que pivotarían sobre Caen. Posteriormente, tras asegurar el área Cherburgo-Caumont-Vire-Avranches, los norteamericanos capturarían Rennes y Quiberon. El 3er Ejército de Patton avanzaría sobre la Bretaña, tomando Saint-Nazaire y Nantes, protegiendo así el flanco del 1er Ejército que, a su vez, avanzaría sobre París.

El flujo de fuerzas norteamericanas hacia las islas Británicas era incesante. La fuerza inicial de desembarco norteamericano era de unos 130.000 hombres, que alcanzarían 1.200.000 el día D+90, acompañados de 141.000 vehículos de todo tipo y 3.500 piezas de artillería. Los días previos a la invasión, 20 divisiones norteamericanas, 14 británicas, tres canadienses, una francesa y una polaca, además de un sinfín de unidades logísticas, comandos, administrativas, etc., se apelotonaban en el sur de Inglaterra.

La supremacía aérea

Dado que la supremacía aérea era fundamental, durante los meses previos el objetivo prioritario fue neutralizar a la *Luftwaffe*, mediante la operación *Pointblank* ("a quemarropa"). La ofensiva de bombardeo sobre Alemania, mediante fortalezas volantes B-17 y B-24 fuertemente escoltadas por Mustang y P-47, fue decisiva para la derrota de la *Luftwaffe*. Sólo en el mes de febrero, esta perdió 2.121 aparatos y otros 2.115 en marzo. Pero lo peor era que las entrenadas tripulaciones alemanas eran irreemplazables.

Para *Overlord* se asignaron 171 escuadrones de caza, con más de 2.000 aviones, de tal forma que permaneciesen siempre cinco escuadrones sobre cada una de las cinco rutas de aproximación de la flota y 12 sobre las playas. El control de fuego naval se llevó a cabo fundamentalmente desde el aire, utilizando Spitfire y Mustang (104 aparatos), además de los observadores desembarcados.



Tendido del oleoducto submarino Pluto. A bordo del buque HMS *Sancroft*, marinos británicos instalan las tuberías bajo el océano. La necesidad de combustible hizo que tuviera que recurrirse a este tipo de medidas.

Neptuno, Mulberry y Pluto

El plan naval, elaborado por Ramsay, fue presentado a Eisenhower el 10 de abril de 1944. La gran duda era la necesidad de reforzar la cabeza de puente, abasteciendo a las fuerzas asaltantes; esto hacía prioritaria la conquista rápida de un puerto. En el caso de que Cherburgo no cayese intacto en pocos días, habría que establecer una alternativa para el desembarco de refuerzos y suministros.

Ese fue el origen del proyecto Mulberry (puertos artificiales en *Omaha* y Arromanches), complementado por un oleoducto submarino desde las islas Británicas (Pluto). Este último proyecto constituyó un notable éxito. Su nombre correspondía a las iniciales de *Pipe Line Under The Ocean* ("tubería bajo el océano"). Inicialmente se tendió un oleoducto desde la isla de Wight, que posteriormente fue complementado por otro de Dungeness a Calais. Para el tendido de cada uno se utilizaron más de 30 buques de diverso tipo. De este modo, se evitaba la utilización de vulnerables y engorrosos petroleros en el abastecimiento de combustible.



El nombre clave de la operación naval era *Neptuno*. La flota de invasión estaba protegida por 286 destructores y escoltas y superaba los 4.000 buques. El 79 % pertenecían al Reino Unido y Canadá, el 16,5 % a Estados Unidos y el resto a Holanda, Noruega, Grecia, Polonia y Francia. De ellos, 1.213 proporcionaron apoyo cercano.

Las unidades norteamericanas hacia *Omaha* y *Utah*

El 15 de mayo, Montgomery presentó el plan definitivo a los altos mandos aliados. El día D desembarcarían cinco divisiones, aproximadamente una por playa, además de otras tres divisiones aerotransportadas que protegerían los flancos. Cada una de ellas tenía sus objetivos perfectamente establecidos y se había equipado y reforzado de acuerdo con ellos. En los días sucesivos desembarcarían divisiones de refuerzo. Como parte del 21° Grupo, lo harían las siguientes: 2ª División de infantería; 2ª y 3ª divisiones acorazadas; 9ª, 29ª, 30ª, 79ª, 83ª y 90ª divisiones de infantería norteamericanas; 15ª, 43ª, 49ª, 51ª, 53ª y 59ª divisiones de infantería y acorazadas de guardias y 7ª y 11ª divisiones acorazadas británicas, además de otras múltiples unidades menores, tanto de combate como logísticas.

Las divisiones de infantería norteamericanas designadas para el desembarco eran la 1ª (*Big Red One*) y la 4ª (*Ivy League*). La 1ª División era una veterana del norte de África y Sicilia. Estaba al mando del general Huebner, tejano de 55 años, conocido como *the Coach* ("el entrenador"). Tenía como objetivo la playa denominada *Omaha*, entre Port-en-Bessin y la desembocadura del Vire, con una extensión de unos 30 km. La playa se dividió en siete sectores, de oeste a este denominados *Able, Baker, Charlie, Dog, Easy, Fox* y *George*, y cada uno de ellos, se dividió a su vez en dos o tres (*green, red, white*). Su objetivo para el día D era penetrar hasta el río Aure. Las unidades que desembarcarían en primer lugar serían los Regimientos 116° y 16°, así como el 2° Batallón *ranger* (cuyo objetivo específico era Pointe du Hoc, donde se suponía que había una batería de 15 cm, cuyo fuego sobre *Omaha* podría resultar devastador).

La 4ª División estaba al mando del general Barton y carecía de experiencia en combate. Tenía la típica composición triangular, con tres regimientos de infantería, además de unidades divisionarias. Como ayudante, Barton tenía al general de brigada Theodore Roosevelt Jr., hijo del 26° presidente de los Estados Unidos. Su punto de desembarco era la playa denominada *Utah*, en el extremo occidental, entre la desembocadura del Vire y Quinéville. Con un frente de unos 25 km, estaba dividida en cuatro sectores, de oeste a este, *Tare, Uncle, Victor* y *William*. El objetivo para el

Republic P-47 Thunderbolt

Cazabombardero norteamericano de apoyo a tierra dotado de un motor radial Pratt & Whitney de 1.900 CV. Estaba artillado con ocho ametralladoras de 12,70 mm (calibre 50) con 425 disparos cada una. Podía transportar una gran cantidad de bombas o cohetes. La parte superior del fuselaje estaba pintada de verde mate para proteger de los reflejos al piloto, quien disponía de gran visibilidad desde la cabina de burbuja. Admitía tanques suplementarios de combustible de hasta 810 litros.

DWIGHT D. EISENHOWER, COMANDANTE EN JEFE DE LOS ALIADOS

Dwight David Eisenhower nació en Texas en 1890, en una familia de origen alemán. En 1911 ingresó en West Point. Participó en la expedición contra Pancho Villa y, poco después, durante la Primera Guerra Mundial, se encargó del adiestramiento de las tropas seleccionadas para ser enviadas a Europa. Se casó en 1916. Tras la guerra fue destinado al Estado Mayor, donde permaneció hasta 1935. En 1935 marchó a Filipinas. Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial era ya general, sin tener experiencia alguna en combate. Pronto fue destinado al Reino Unido para comenzar los estudios referentes a la apertura de un segundo frente en Europa. Tras el éxito de la operación *Torch*, tomó el mando de las tropas aliadas en el norte de África, donde pronto comenzaron sus roces con Montgomery. Desde un principio se destacó mucho más como político que como militar. Demostró una buena capacidad de coordinación y de intermediación, al contrario que muchos de sus subordinados. Pero como militar no había demostrado nada todavía. Tras la campaña de Sicilia y los desembarcos en el sur de Italia, Ike como ya era conocido, se dedicó a preparar la invasión del continente europeo, la operación *Overlord*. Marschall, el jefe de Estado Mayor, actuaba como un paraguas protector y permitía que Ike desplegara su encanto para las relaciones interpersonales y su capacidad política, dejando la verdadera planificación de las operaciones militares a otros mucho más capaces, como Montgomery.

La operación *Overlord* fue uno de sus grandes triunfos, aunque pronto comenzaron problemas en las relaciones con De Gaulle, que pretendía que los franceses tuviesen mayor protagonismo. Tras la victoria en Francia, tuvo que dedicar todo su empeño a mantener a raya a sus dos *primadonnas*, Montgomery y Patton, en su pugna por atribuirse los éxitos y lograr los suministros para su avance. En esta fase desplegó toda su capacidad para lograr el equilibrio entre personalidades muy diversas y antagónicas y en ello radica su mayor virtud y mérito. Siguiendo dócilmente las directrices del gobierno estadounidense, detuvo a sus fuerzas para permitir que los soviéticos se adueñasen de una parte considerable de Europa, desdeñando las iniciativas de sus comandantes de campo y las evidencias más patentes.

Finalizada la guerra, fue nombrado jefe del Estado Mayor del ejército y, en 1950, comandante en jefe de la recién creada OTAN. Fruto de su experiencia política, Ike aceptó presentarse a las elecciones a la presidencia en 1952 por el Partido Republicano. Su estrategia electoral se basó en poner fin a la guerra de Corea, luchar contra el comunismo y acabar con la corrupción. En enero de 1953 fue investido como 34° presidente de los Estados Unidos.

Su gobierno logró poner fin a la guerra de Corea, pero no apoyó a Francia en Indochina, iniciando el camino hacia la guerra de Vietnam. Fue reelegido en 1956. Falleció en 1969. *[R.D.]*



día D era alcanzar Pont-L'Abbé y la línea del Douve, hasta las afueras de Carentan. El 8° Regimiento desembarcaría al frente. Finalmente, la 29ª División permanecería en reserva, para ser desembarcada en *Omaha* si fuese necesario reforzar el ataque de la *Big Red One*.

El 2° Ejército británico sobre *Sword*, *Juno* y *Gold*

El objetivo del 2° Ejército británico era la parte occidental de la zona de desembarco, comprendida entre Port-en-Bessin y Cabourg. Se componía de dos cuerpos, el 1°, al este, que desembarcaría en las playas denominadas *Sword* y *Juno*, y el 30° al oeste, que lo haría en la denominada *Gold*. Al mando del 2° Ejército se encontraba el teniente general sir Miles Dempsey, con amplia experiencia en el mando de unidades en combate.

El 1er Cuerpo estaba al mando del teniente general J. T. Crocker, muy experimentado y partidario del uso de vehículos especiales para el asalto (la que sería la 79ª División acorazada, coloquialmente denominados los *funnies*). El Cuerpo alineaba tres divisiones el día D, la 3ª de Infantería, con otras unidades adjuntas, que desembarcaría en la playa *Sword*; la 3ª canadiense, que, con otras unidades adjuntas, lo haría en *Juno*, y la 6ª aerotransportada, que se lanzaría al este del Orne.

En la playa *Juno*, con un frente de unos 8 km, entre Langrune y La Rivière, desembarcarían inicialmente la 7ª Brigada y el 48° *Commando* de los *Royal Marines*. *Juno* se dividió en tres sectores, *Love, Mike* y *Nan*. Al final del día D, la división tendría que ha-



El general Eisenhower charla con los paracaidistas norteamericanos poco antes de que estos embarquen en los aviones C-47 para saltar sobre Normandía en la noche del 5 al 6 de junio.



Paracaidistas estadounidenses. A bordo de un avión de transporte C-47, los soldados están a punto de saltar sobre su objetivo. Llevan el cable del paracaídas enganchado en la línea. Al tensar el cable, el paracaídas se abre automáticamente.

ber tomado Caen, junto con su vecina británica, y el aeródromo de Carpiquet.

El 30° Cuerpo ocupaba el sector occidental y sus objetivos incluían tomar Bayeux y Saint-Léger. Estaba al mando de Gerard Bucknall, que sería el blanco de muchas críticas a lo largo de la campaña. El 30° Cuerpo alineaba tres divisiones, la 50ª, la 7ª División acorazada y la 49ª, además de la 8ª Brigada acorazada y elementos de otras unidades. El día D desembarcaría la 50ª División, en un frente de unos 17 km, entre La Rivière y Port-en-Bessin. Para esta operación, con todas las unidades adjuntas de refuerzo, la división contaba con un total de 38.000 hombres. *Gold* se dividió en cuatro sectores, de oeste a este, denominados *How, Item, Jig* y *King*.

Las divisiones aerotransportadas

Se asignaron tres divisiones aerotransportadas, dos norteamericanas, la 82ª y la 101ª, que serían lanzadas al norte de Carentan, con la misión de proteger el flanco izquierdo y dislocar la defensa alemana. La otra división sería la 6ª británica lanzada al este del Orne, para proteger el flanco derecho. Inicialmente, Leigh Mallory y Brereton, los comandantes de las unidades aéreas, consideraron un suicidio el plan, pero tanto Ridgway, de la 82ª, como Gavin, de la 101ª estaban convencidos de la viabilidad y presionaron para que saliese adelante.

La 101ª, una división novata, sería lanzada en la zona de Sainte-Mère-Eglise, para proteger la aproximación a *Utah*, tomar el pueblo, los dos puentes sobre el canal Mer-

deret, y, finalmente, Carentan. El objetivo de la 82ª, veterana de Sicilia, era el puente sobre el Douve, Haye du Ponts, siendo lanzada en la zona de Saint-Sauveur-le-Vicomte. Finalmente, la 6ª británica sería enviada a la zona del Orne, en los alrededores de Ranville y Sainte-Honorine, para asegurar el flanco y neutralizar la batería de Merville.

Los norteamericanos utilizaron planeadores Waco, que tuvieron una curiosa historia. En efecto, debido a la dispersión de la producción, la calidad era muy heterogénea y, de los primeros 2.100 aparatos entregados en el mes de febrero, sólo se consideraron aptos 300. La calidad del Horsa era muy superior, inicialmente se asignaron 94 y cuatro de los enormes Hamilcar, aptos para transportar tanques livianos como el Tetrach y el Locust. Tras el fiasco inicial, se consiguieron 1.118 Waco para el día D, un número muy por debajo de la cifra inicial.

Había 1.207 aparatos de transporte para los paracaidistas. A última hora, tras haber identificado elementos alemanes de la 91ª División de infantería y del 6º Regimiento paracaidista en las zonas de aterrizaje, se limitaron los objetivos, de tal forma que la 82ª tomaría Sainte-Mère-Eglise y los dos puentes y la 101ª Carentan. La 82ª se lanzaría al sur del pueblo, entre este y el río Douve, y la 101ª lo haría al norte de su objetivo.

Un elemento clave en la operación aerotransportada lo constituían los guías (*pathfinders*) que, lanzados antes del asalto, estaban encargados de localizar y balizar las zonas de aterrizaje. Se asignaron 20 aviones para esta misión, que lanzaron a los paracaidistas a las 00:15 h, pero los lanzamientos fueron muy desviados y dispersos. Aun peor, se encontraron con extensas e inesperadas inundaciones, que le costarían la vida a un elevado número de paracaidistas norteamericanos.

La operación naval

El plan contemplaba que las unidades navales comenzasen el bombardeo sobre los blancos predeterminados, bien cuando las unidades de desembarco estuviesen a tiro o cuando hubiese luz suficiente para que las baterías costeras corrigiesen el tiro. En cualquier caso, se utilizaría la observación aérea para corregir el fuego propio.

Los medios utilizados para el bombardeo naval resultaban impresionantes. Se asignaron seis acorazados (*Rodney, Warspite, Ramillies, Nevada, Texas* y *Arkansas*), dos monitores con cañones de 38 cm (*Roberts* y *Erebus*), 23 cruceros con artillería de 127 a 203 mm, 12 destructores, dos cañoneros y otras unidades menores (lanchas transformadas como lanzacohetes, entre otras), hasta un total de 138 navíos.

El éxito de la operación *Neptuno* fue notable. Inicialmente se consiguió la sorpresa en el paso del canal, que se debió a una



Semioruga alemán SdKfz 251/9 Stummel

Este blindado era idóneo para misiones como las de apoyo de la infantería y las de reconocimiento, para lo cual se desarrolló una versión armada con un obús de 75 mm.

Aislar a los alemanes en Normandía

De los 24 puentes que había entre Le Havre y París, 16 habían sido destruidos y 5 habían sido seriamente dañados, lo que apenas permitía tráfico pesado. Igual destino sufrieron los depósitos de combustible, los hangares de las locomotoras y la mayor parte de los aeródromos cercanos a la costa. Con este nivel de destrucción las fuerzas alemanas de la costa normanda quedaban muy aisladas de la retaguardia y casi asegurada la imposibilidad de que pudieran recibir con rapidez refuerzos en la zona del desembarco, lo que al final se demostró como decisivo para el éxito de la operación.

serie de factores, entre los que destacan: los errores de cálculo alemanes, la enorme superioridad aérea aliada, el mal tiempo que impidió las operaciones de las lanchas rápidas alemanas, la utilización de primitivas contramedidas electrónicas y, no menos importante, las operaciones de diversión llevadas a cabo contra el paso de Calais y el Cap d'Antifer. La vital actuación de los dragaminas que navegaban por delante de la flota de invasión, para abrir pasillos en los campos de minas del canal, se desarrolló sin incidencias y sobre el horario previsto. Se emplearon 221 buques de escolta de diverso tipo, 287 dragaminas y 495 lanchas como unidades de escolta cercana.

Operaciones aéreas aliadas

Las operaciones aéreas habían comenzado meses antes del día D: hubo misiones de reconocimiento; se bombardeó el sistema de comunicaciones francés; se obtuvo la superioridad aérea sobre Francia y se contribuyó en la maniobra de engaño sobre el verdadero punto de desembarco.

El plan de bombardeo tenía como principal misión destruir el sistema de comunicaciones para evitar la llegada de refuerzos e impedir en lo posible el movimiento de las unidades alemanas. Todo ello, sin evidenciar cuál sería el lugar elegido para el desembarco, manteniendo la incertidumbre hasta el final. En las semanas anteriores al día D se llevó a cabo una compleja serie de ataques contra objetivos situados a lo largo de la costa francesa, hasta una profundidad de casi 250 km. Los principales objetivos estaban constituidos por campos de aviación, estaciones de ferrocarril, puentes y nudos de comunicaciones. Entre el 22 de mayo y el día D se realizaron 1.388 misiones con el objetivo de destruir locomotoras, reclamando un total de 157 destruidas y 82 dañadas. El día D, sólo sobre el Sena, habían sido inutilizados doce puentes de ferrocarril y otros tantos de carretera.

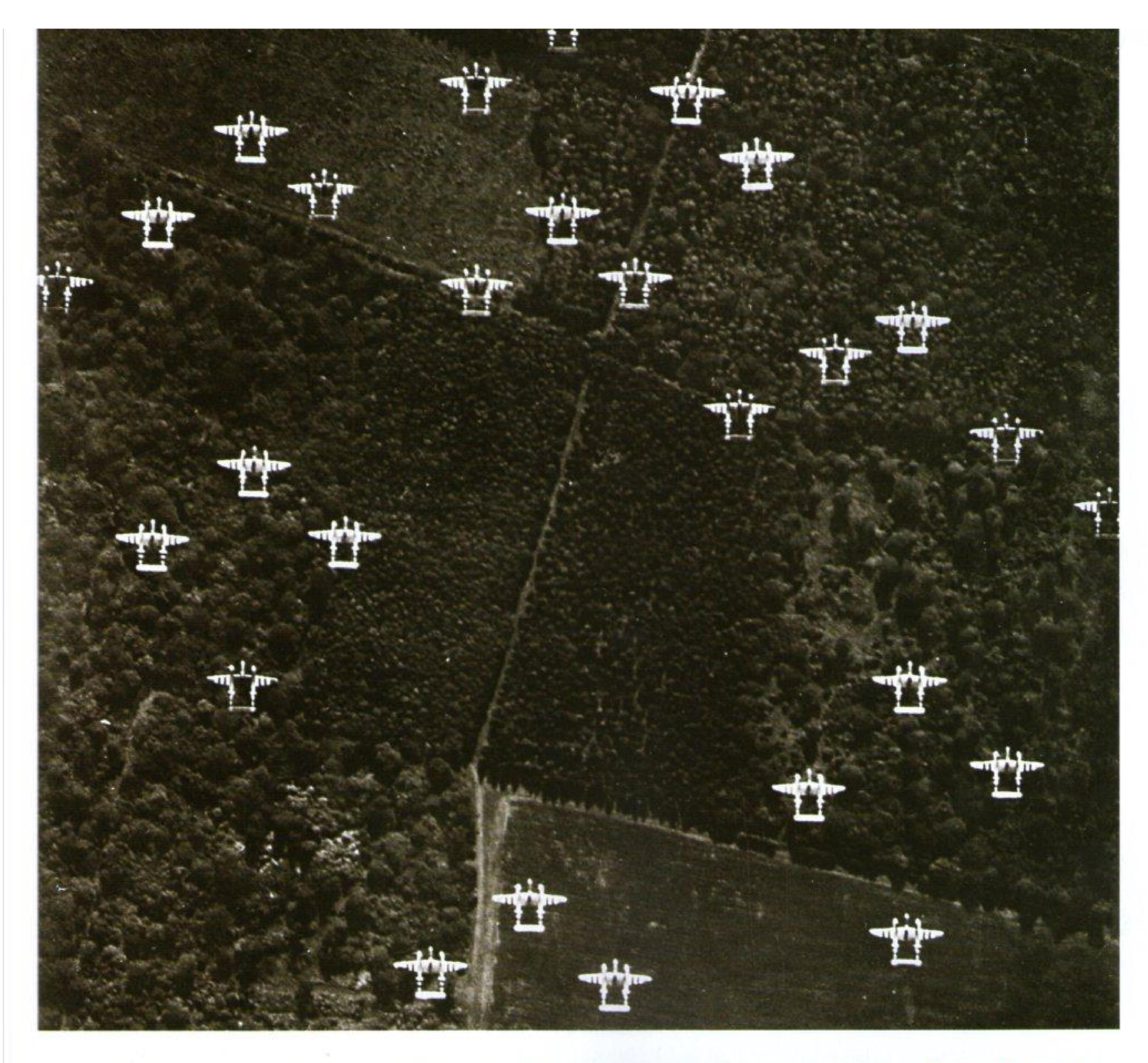
Las baterías costeras constituyeron un blanco prioritario desde el 10 de abril hasta el día D, y se realizaron 8.765 salidas contra ellas. Los resultados, cuando el blanco eran baterías con sus defensas de hormigón terminadas, no fueron buenos, al igual que sobre las instalaciones de radar y control de fuego alemanas. Otras misiones asignadas a las fuerzas aéreas, ya en la noche del día 5, fueron las contramedidas electrónicas, los ataques de diversión, los ataques sobre cuarteles y depósitos de municiones identificados, la protección antisubmarina de la flota de invasión, así como la cobertura aérea.

La protección de las cabezas de playa y la neutralización de las defensas costeras en los puntos de desembarco fueron el objetivo fundamental en el día D. Sólo durante ese día, la 8ª Fuerza aérea realizó 2.627 misiones de bombardeo pesado, arrojando 3.121 toneladas de bombas, y 1.347 misiones de caza-bombardeo. Para la cobertura de las cabezas de playa, se realizaron 1.547 salidas. Se emplearon en misiones de caza nocturna seis escuadrones de Mosquito.

La definición de la hora H

El momento del desembarco (la llamada hora H) estaba condicionado por las mareas, el tiempo atmosférico, las condiciones de luz necesarias para el bombardeo inicial y la aproximación. Se estimaba que era necesaria una noche de luna llena; el momento debería fijarse unos 40 minutos después del amanecer náutico, cuando faltasen unas tres horas para la pleamar. Dadas las condiciones existentes en la zona de desembarco, habría un desfase de unos 40 minutos de un extremo a otro de las playas, de tal forma que la hora H sería a las 07:45 h en *Juno* y a las 06:30 h en *Utah*.

Las condiciones meteorológicas en la costa normanda son muy variables, con tormentas y días de lluvia en pleno verano. Las condiciones mínimas para el desembarco se daban cada dos o cuatro semanas,



siempre contando con la necesaria bonanza del mar; en el mes de mayo se tomó la decisión de realizar el desembarco entre los días 5 a 7 de junio. No poder realizarlo en esas fechas supondría un aplazamiento de, al menos, quince días. Pero desembarcar las tropas de nuevo (unos dos millones de hombres) tendría un devastador efecto sobre la moral y aumentaría el riesgo de que los alemanes descubriesen el lugar elegido para la invasión, además de darles más tiempo para reforzar las defensas.

Todo el sur de Inglaterra estaba convertido en un enorme campamento militar, aislado del resto del país. La zona costera alrededor de la isla de Wight albergaba las casi 6.000 unidades navales que tomarían parte en la operación. La invasión no podría demorarse mucho si quería tener éxito. Todo dependía ya del pronóstico meteorológico.

La fecha inicialmente prevista era el lunes 5 de junio, pero las condiciones atmosféricas la hicieron inviable en el último momento y se decidió posponer el asalto 24 horas. Finalmente, pasadas las 21:00 h del 4 de junio, Eisenhower, tras reunirse con Montgomery, Tedeer, Leigh-Mallory, Ramsay y Smith, ante el pronóstico favorable para los próximos días, tomó la decisión de atacar el martes 6. La suerte estaba echada.

Una gran formación de cazabombarderos P-38 Lightning, al mando del teniente coronel Clarence Shoop, sobrevuela el sur de Inglaterra rumbo hacia Francia, el 6 de junio de 1944.





Juan Vázquez

PREPARACIÓN ALEMANA PARA LA BATALLA DE NORMANDÍA

A pesar de su apariencia y de los esfuerzos por magnificarla que había hecho la propaganda, los defensores alemanes constituían una fuerza muy débil y la Muralla del Atlántico en Normandía distaba mucho de ser un obstáculo infranqueable para la invasión. El conjunto de las fuerzas terrestres alemanas en Holanda, Bélgica y Francia estaba bajo la autoridad del *Oberbefehlshaber West* (comandante en jefe para el oeste), encarnado en el mariscal von Rundstedt.

La debilidad de la *Wehrmacht* en Francia

El ejército alemán en Francia era todo menos impresionante. Contaba con 16 divisiones estáticas, unidades creadas específicamente para guarnecer la *Atlantikwall* (Muralla del Atlántico). Estas divisiones estaban compuestas por personal de edad avanzada, sin ninguna motorización, con armas surgidas del botín de guerra de las campañas exitosas de la *Wehrmacht*. Algunos de sus batallones estaban formados por personas con alguna dolencia específica (estomacales, de audición, etc.). Sus débiles efectivos de infantería habían sido reforzados, insertando en ellos unidades reclutadas en la URSS, los *Ostbataillonen* (batallones orientales).

Vista aérea de la playa *Utah*. **Sobre la costa, numerosas embarcaciones de todo tipo desembarcan hombres y material. En este sector, al avance norteamericano resultó muy fácil.**

Había, además, dos divisiones de campaña de la *Luftwaffe*, que estaban integradas por personal excedentario de la fuerza aérea, reciclado para el combate terrestre. Mal instruidas y encuadradas, estas unidades se habían revelado como un fracaso en los frentes operativos en los que les tocó actuar.

A todo ello se sumaban dos divisiones de reserva, unidades que encuadraban reclutas durante su período de instrucción básica. A fin de reforzar la débil guarnición alemana en la zona, varias de estas unidades se establecieron en Francia.

Finalmente, estaban las divisiones de infantería, constituidas con los planteles normalizados, armadas con material germano; estas debían haber sido las más potentes de su tipo. Sin embargo, la realidad es que se trataba, en general, de divisio-



Rommel, encargado de organizar la defensa, frente al inminente ataque aliado, en una de sus numerosas visitas de inspección a las inacabadas instalaciones de la Muralla del Atlántico.

nes en proceso de creación o de reorganización, tareas que se realizaban sobre suelo francés. Cuando estas unidades habían terminado este tipo de procesos, eran enviadas al frente oriental. En el Grupo de Ejércitos B alemán había ocho unidades en estas condiciones, frente a las 20 de los tres tipos anteriores. Debemos incluir también a tres divisiones de paracaidistas de la fuerza aérea y una división aerotransportada del ejército.

En resumen, el Grupo de Ejércitos B, la más potente unidad alemana en toda Europa occidental, contaba con una pobre infantería constituida por 20 divisiones prácticamente estáticas y sólo 12 que gozaban de alguna movilidad.

La sangría del frente ruso afecta al Grupo de Ejércitos B

Pese a que la posibilidad de un desembarco anglo-norteamericano era cada vez más real, las voraces exigencias del frente del este habían obligado a una continua debilitación de la infantería desplegada en Francia. Entre julio de 1943 y junio de 1944, el mariscal von Rundstedt había tenido que ordenar a sus divisiones que se deshicieran de sus 30 mejores batallones, para mandarlos al frente del este, donde se encuadrarían en las exhaustas divisiones alemanas. En el mismo período, 45.000 soldados de la clase de 1923 (jóvenes entre 20 y 21 años entonces) que

servían en Francia habían partido con destino a otros frentes, siendo sustituidos bien por soldados de edad avanzada o por jovencísimos reclutas.

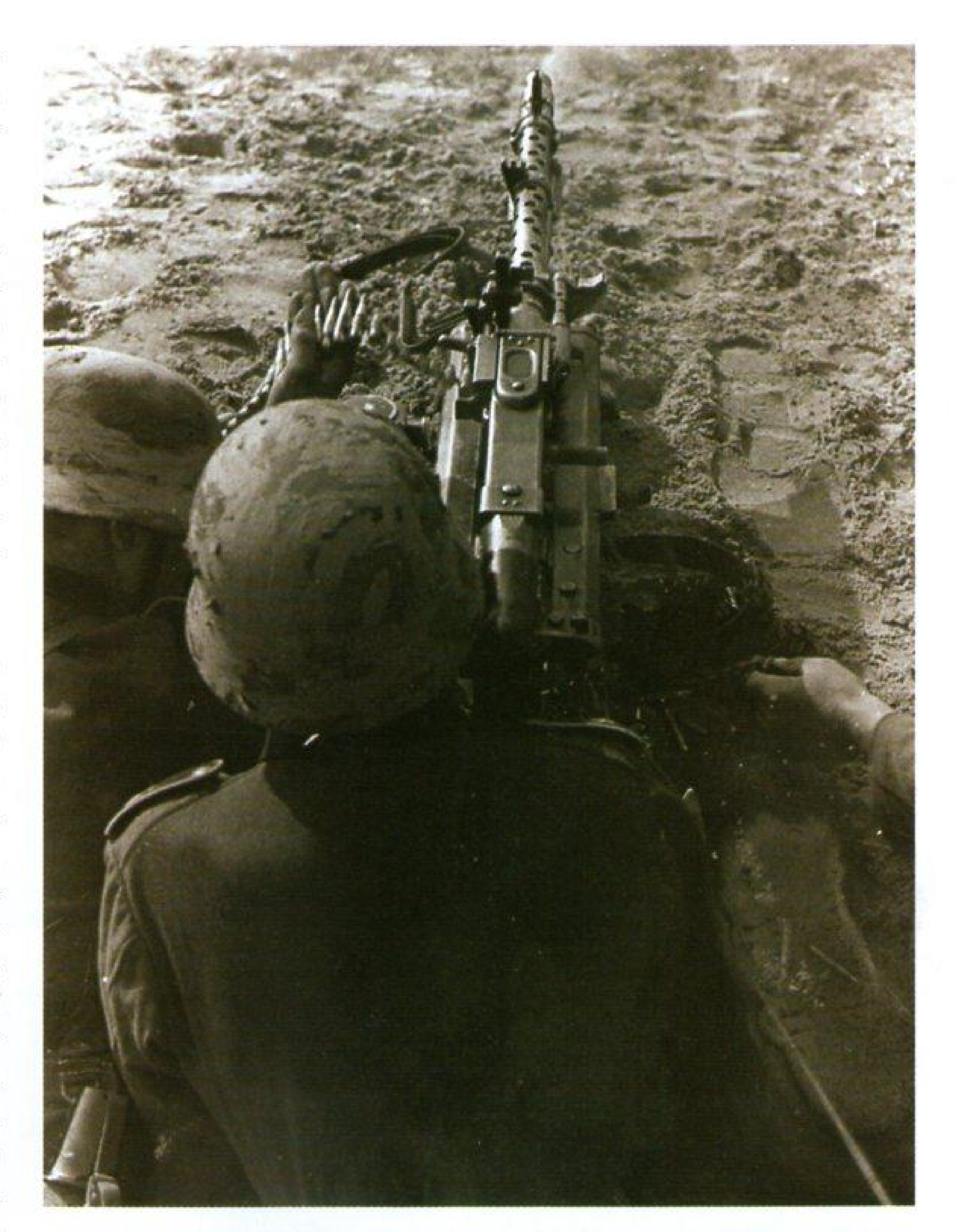
A cambio de los batallones enviados a Rusia, se recibieron batallones compuestos por rusos, ucranianos, armenios y georgianos. Los miembros de los batallones orientales, que se habían alistado para liberar a sus países del yugo stalinista, se consideraban estafados por los alemanes porque los usaban como mercenarios, enviándolos a batirse en las costas atlánticas contra tropas a las que no consideraban enemigas.

Otros muchos soldados alemanes del Grupo de Ejércitos B lo eran sólo en apariencia. Se trataba de los llamados *volksdeutschen* (alemanes étnicos). Entre 1939 y 1941, muchos checos y polacos habían creído oportuno hacer constar que contaban con algún antepasado alemán, para que los alemanes los considerasen "germanizables". En 1943 empezaron a ser movilizados en masa, a pesar de que muchos ni siquiera sabían decir "gracias" en alemán. Resultaban poco fiables para ser enviados al frente del este, pero Francia parecía un buen destino para ellos. Para completar la mezcla de nacionalidades, hay que hacer constar que en todas las divisiones existían lo que los alemanes llamaban *Hiwis* (*Hilfswillige*, voluntarios auxiliares), que ocupaban puestos en las plantillas que no eran de combate (cocineros, conductores, etc.). En el frente del este, estos puestos de *Hiwis* eran ocupados por personal de origen soviético, que también estaba presentes en las unidades sobre suelo francés, aunque en este caso eran muy habituales los italianos, reclutados entre los miembros del ejército que se había rendido en septiembre de 1943.

Las fuerzas blindadas alemanas en el frente occidental

El panorama, en el caso de las fuerzas acorazadas, no era más satisfactorio. El territorio franco-belga era utilizado, desde 1942, para organizar, equipar y entrenar tropas Panzer que, en cuanto alcanzaban la debida operatividad, eran enviadas a otros frentes. En junio de 1944, sobre suelo franco-belga, entre la desembocadura del Rin y la del Ródano, tenían asiento seis divisiones acorazadas del ejército, tres divisiones acorazadas de las *Waffen* SS y una división de granaderos blindados (*Panzergrenadieren*) del mismo cuerpo. Además, se contaba con dos batallones SS de tanques pesados, equipados con Tiger.

En conjunto, las fuerzas acorazadas de todo tipo a disposición de von Rundstedt eran débiles y estaban desplegadas sobre un gran espacio. Más que unidades vete-



Una ametralladora alemana MG-34 sobre trípode, en una de las posisiones defensivas de la costa francesa, que eran poco más que unas trincheras excavadas en la arena.



Tanque alemán pesado
Panzer VI Tiger I

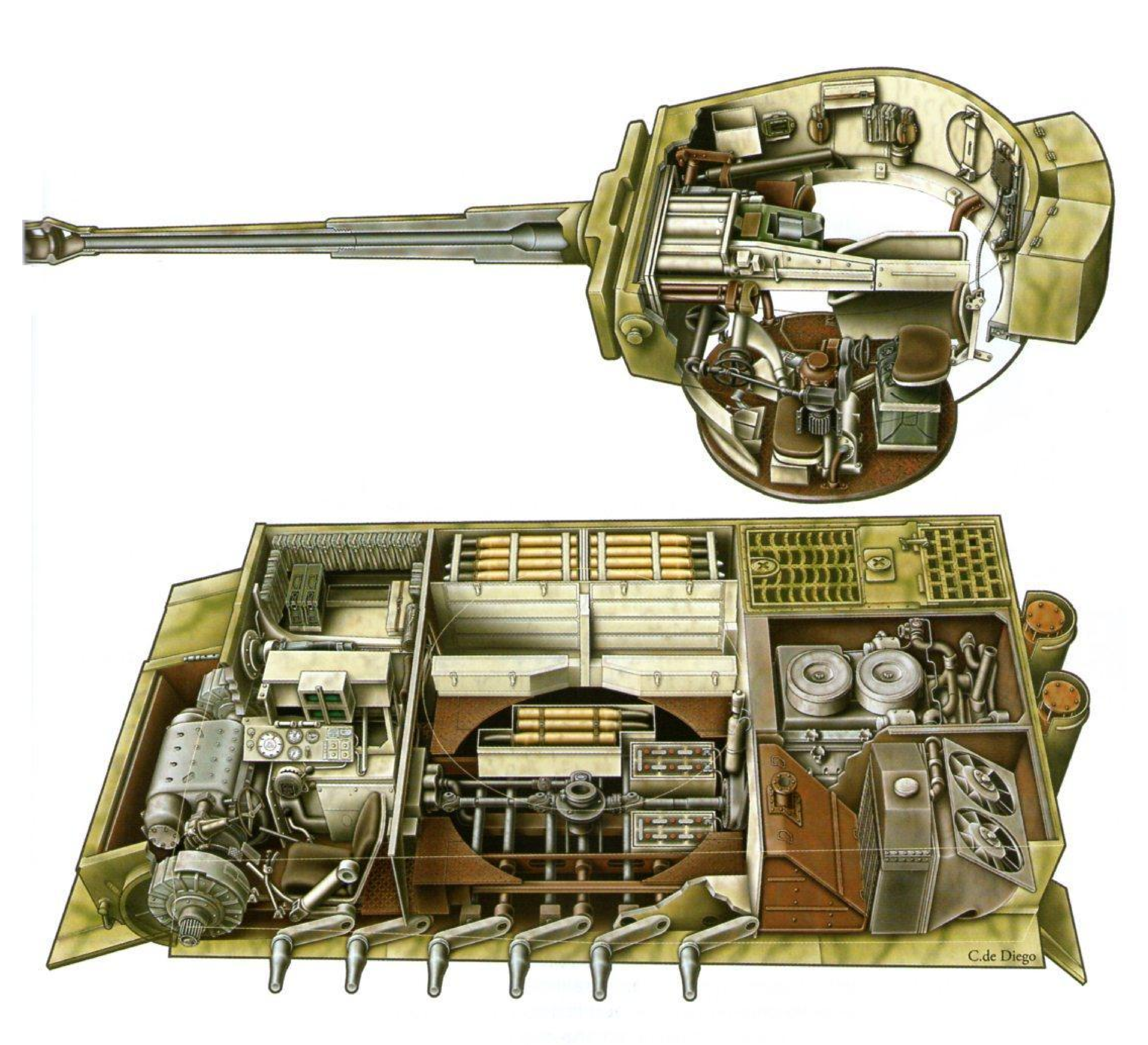
Se fabricaron 1.350 de estos blindados a lo largo de la guerra. Eran la pesadilla de las dotaciones aliadas, que tendían a llamar Tiger a casi cualquier tanque alemán. En la imagen superior, el tanque de Michael Wittmann, caído en Cinteaux, en agosto de 1944. En la página de enfrente, el interior de un Tiger I.

ranas, eran tropas en proceso de formación. Y, sin embargo, se las consideraba claves ante un eventual desembarco. Por ello existía una gran disputa sobre quién debía controlarlas. El alto mando exigía contar con algunas de ellas como parte de su reserva estratégica, para situaciones de crisis. En el frente del este, estas se sucedían constantemente y una de ellas, por ejemplo, había sacado de Francia dos divisiones Panzer SS (la *Frundsberg* y la *Hohenstaufen*) que, sin embargo, habían sido organizadas sobre suelo francés precisamente para emplearlas contra el esperado desembarco. Podían surgir contratiempos en cualquier otro lugar. En marzo de 1944, por ejemplo, los alemanes habían ocupado Hungría, para evitar un cambio de bando como el ocurrido en Italia. Por tales contingencias, el alto mando se reservaba celosamente la autorización de empleo de las divisiones Panzer SS 1ª *Leibstandarte* y 12ª *Hitlerjugend*, la División *Panzerlehr* (del ejército) y la 17ª SS de *Panzergrenadieren*.

El debate sobre el despliegue de las fuerzas Panzer

Von Rundstedt quería mantener el resto de las tropas blindadas en el oeste bajo sus órdenes, a una cierta distancia de la costa, para que pudieran intervenir en la dirección en que se produjera el desembarco. Eso exigía que, aunque mínimas, algunas tropas blindadas estuvieran en el área del Grupo de Ejércitos G. Rommel era muy crítico con ese despliegue. Muy consciente de los efectos devastadores de la aviación táctica enemiga, quería concentrar todas las unidades blindadas en su grupo de ejércitos y disponerlas junto a las playas. A posteriori, conociendo el desarrollo de la batalla, se siente uno tentado de darle la razón. Sin embargo, nadie podía estar seguro de dónde se iba a producir el desembarco, ni siquiera existían fuerzas de infantería para cubrir toda la costa y era imposible cubrirla con una pantalla de tropas acorazadas. Von Rundstedt, por otra parte, tenía órdenes precisas de impedir que los aliados llegaran a través de territorio español (una posibilidad que contemplaron muy seriamente los alemanes) y de intervenir en el norte de Italia si los aliados desembarcaban en la zona de Génova. Estas órdenes no le permitían adoptar el despliegue que Rommel exigía.

Por su parte, el general von Schweppenburg aspiraba a que su *Panzergruppe West* (grupo acorazado del oeste) se convirtiera en un ejército Panzer con todas las de la ley. De acuerdo con las tradiciones de las *Panzertruppen*, von Schweppenburg



quería librar una gran batalla de tanques que aniquilara al enemigo; por eso era partidario de concentrar todas las fuerzas en la zona de París y esperar a que el enemigo abandonara las playas y se dirigiera hacia el interior de Francia. Allí serían batidos gracias a la indudable superioridad táctica alemana y, después, la explotación del éxito permitiría a los alemanes echar a los invasores al mar.

Criticar el despliegue de las tropas Panzer alemanas en Francia es hoy muy fácil, sabiendo cuándo y dónde se produjo el desembarco. Pero antes del 6 de junio el alto mando, von Rundstedt y von Schweppenburg tenían argumentos tan sólidos y razonables como los de Rommel sobre los que basar sus ideas. El despliegue de los Panzer no era inadecuado por basarse en supuestos falsos y confusos, sino pura y

sencillamente porque había muy pocas unidades acorazadas para tantas misiones como cabía asignarles.

La *Luftwaffe*, sin predominio en el aire

Hacía muchos meses que la *Luftwaffe* había perdido la hegemonía del aire en los teatros de operaciones y se encontraba a la defensiva, no sólo en los frentes del este y del Mediterráneo, sino incluso sobre el cielo del Reich. La 3ª Flota aérea del mariscal Sperrle, responsable de la defensa de Europa occidental, era una débil unidad, con sólo 815 aviones, de todo tipo, en servicio a principios de junio de 1944. De ningún modo podía frenar la poderosa ofensiva aérea que los aliados lanzaron sobre Francia los meses anteriores a la invasión. Sin embargo, la *Luftwaffe* tenía un detallado plan para llevar hasta suelo francés unidades procedentes de otros sectores cuando se produjera el desembarco. En ese momento, grupos de bombarderos, cazas y cazabombarderos deberían volar hacia Francia para instalarse en las bases ya preparadas.



La torreta de un tanque francés FT-17, capturado por los alemanes, fue instalada en un centro de control de artillería situado en Ouistreham, convertido actualmente en museo.

Al producirse la invasión, las principales unidades a las órdenes de Sperrle eran el 2° Cuerpo de cazas, del general Junck, con sólo 170 aviones; el 2° Cuerpo aéreo (*Fliegerkorps II*) del general Bülowius, con dos débiles grupos de cazabombarderos; el 9° Cuerpo aéreo del general Pelz, con 130 bombarderos y que desde enero de 1944 estaba empeñado en una muy costosa ofensiva aérea contra Gran Bretaña; y el 10° Cuerpo aéreo del general Holle, con bombarderos y torpederos especializados en misiones contra unidades navales.

El despliegue de tropas alemanas en el sector

A mediados de 1944, el comandante en jefe para el oeste disponía de un millón y medio de hombres, de los cuales menos de 500.000 estaban integrados en divisiones del ejército. Habida cuenta de las dimensiones de la tarea a realizar y de los pobres recursos humanos y materiales disponibles, el despliegue era el más adecuado que cabía estructurar. Las críticas que se le hacían desde el lado alemán eran muy reveladoras. Los alemanes intuían claramente que la titánica lucha que se libraba en el este iba a decidir el destino de su patria y, con el Ejército Rojo en las fronteras de Rumania y amenazando gravemente a los Grupos de Ejército Norte y Centro, la pregunta era: ¿no sería mejor mandar con urgencia, por lo menos, la mitad de ese millón y medio de hombres que parecían permanecer ociosos en el oeste, al frente del este?

Si se analiza el sector elegido para el desembarco, surge el siguiente panorama. El amplio frente costero entre Le Havre y Cherburgo estaba cubierto por la 711ª División, hasta el Orne, con 7. 200 hombres; la 716ª División, entre el Orne y el Vire; a partir de ella empezaba el 7° Ejército, más concretamente, el 84° Cuerpo de Ejército del general Marcks, la gran unidad encargada de la defensa de Normandía. El general Richter mandaba sus 7.800 efectivos. Finalmente, la 709ª División estaba entre el Vire y Cherburgo, mandada por el general von Schlieben. Su plantilla se componía de soldados de avanzada edad (por término medio, 36 años), su equipamiento era con armas de botín y su movilidad, nula.

Refuerzos de último momento

Cuando Hitler y Rommel llamaron la atención sobre la extremada debilidad de las defensas de Normandía, se decidió reforzar las playas de la zona septentrional mediante la 352ª División de infantería. Contrariamente a lo que se ha afirmado, esta unidad no era veterana ni fogueada, sino de muy reciente creación (enero de 1944), y sólo parte de su cuadro de mandos y soldados veteranos procedía de dos divisio-



Soldados alemanes tienden cable telefónico sobre redes de camuflaje sobre una fortificación en la Muralla del Atlántico. La superioridad aérea y naval aliadas hacían necesario el trabajo de enmascaramiento, de dudosa eficacia.

nes que se habían batido en el frente del este hasta ser aniquiladas. A ellos se unieron jóvenes reclutas de las clases de 1925 y 1926. El núcleo duro de veteranos no pudo sacarles mucho jugo, ya que la mayor parte del tiempo había que dedicarlo a tareas de fortificación. La recién llegada división, mandada por el general Kraiss, tenía una plantilla "normal" de división de infantería, con sus tres regimientos de granaderos (914°, 915° y 916°) y un batallón de fusileros; en total eran siete batallones de infantería; también tenía un regimiento de artillería (el 352°) de cuatro grupos, dotado con piezas alemanas. Su grupo antitanque contaba, aparte de las piezas remolcadas, con Sturmgeschutz III y Marder. Este fue asignado al sector de la 716ª División; los regimientos y batallones de infantería y las baterías de artillería de ambas divisiones estaban entremezcladas, aunque la 716ª División vio reducida su área de responsabilidad al sector izquierdo de su antiguo frente, mientras que la 352ª se hacía cargo del sector derecho, enlazando con la 709ª.

La supuestamente todopoderosa inteligencia de los aliados no fue capaz de detectar la llegada a la zona de esta división de 12.800 hombres porque la resistencia francesa era mucho menos eficaz de lo que se cree.

LAS DEFENSAS DEL III REICH EN LA COSTA ATLÁNTICA

La directiva de Hitler número 40, emitida el 23 de marzo de 1942, puede considerarse la partida de nacimiento de la que se denominaría *Atlantikwall* (Muralla del Atlántico). Pero los trabajos para construir este formidable sistema defensivo habían comenzado mucho antes.



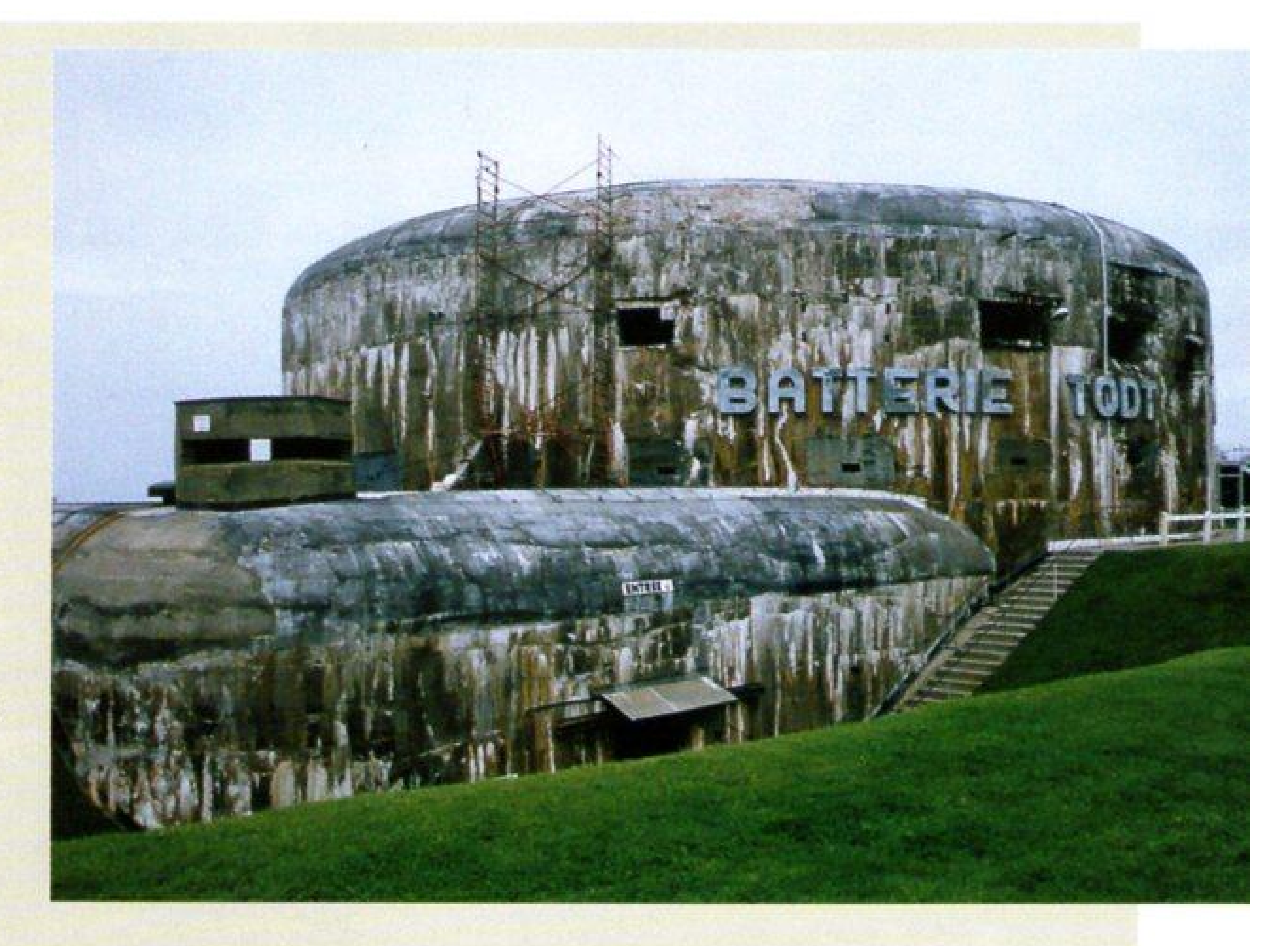
El sistema alemán de defensa costera, que evolucionaría hasta convertirse en la Muralla del Atlántico, comenzó en 1940 con la creación de la artillería costera del ejército y sus nuevos batallones específicos. Surgió con el objeto de apoyar y complementar la artillería costera de la marina, que no daba abasto con sus crecientes demandas (la defensa costera en Alemania había sido, tradicionalmente, encomendada a la marina). Aunque a partir de 1942 las fuerzas armadas alemanas se dedicaron con especial empeño a sus nuevas demandas, debían distribuir sus recursos entre un gran número de sistemas defensivos, por lo que siempre anduvieron muy escasas de medios y tuvieron que recurrir a la utilización de recursos improvisados para paliar sus carencias y limitaciones.

Tras la caída de Francia, en el verano de 1940, los alemanes comenzaron de inmediato a proteger sus costas, recurriendo inicialmente a reorganizar el sistema defensivo francés ya existente y a artillar el canal de la Mancha, en la zona de Calais, con la misión de proteger el tráfico de cabotaje y realizar bombardeos de larga distancia sobre eventuales atacantes.

Cuando la operación *León Marino*, la proyectada invasión del Reino Unido, se canceló definitivamente, los alemanes comenzaron a trabajar en posiciones de artillería permanentes.

Las defensas de la costa noruega recibieron prioridad en 1941, para proteger el flanco ante la invasión de la Unión Soviética.

Los ataques de comandos llevados a cabo entre 1940 y 1942 en la costa noruega y francesa convencieron a Hitler de la necesidad de establecer fortificaciones permanentes y poderosas, aunque las crecientes necesidades de hombres y material en el frente del este impidieron que las guarniciones fuesen las adecuadas. Las primeras fortificaciones de cierta entidad se construyeron en las islas anglonormandas, que se convirtieron en uno de los lugares más fortificados del mundo y, de hecho, no fueron tomadas durante la guerra,



La batería Todt. **Ubicada sobre el canal de la Mancha, tal como se la ve actualmente. Las defensas normandas eran mucho más débiles y la artillería pesada costera era muy escasa.**

aunque sí fueron objeto de varias incursiones de comandos que, además de resultar costosas, no consiguieron nada.
Hitler deseaba que se construyeran más de 15.000 posiciones defensivas, ocupadas por más de 300.000 hombres, aunque Fritz Todt pensaba que no podrían terminarse más de 6.000 para el verano de 1943. Hitler estableció las prioridades de material en el siguiente orden: primero, las bases de submarinos; segundo, los puertos; después, las islas anglonormandas y, por último, las playas abiertas. El Estado Mayor alemán pensaba que ningún intento de invasión tendría éxito sin la conquista de un puerto, idea que se reforzó tras los desembarcos en el norte de África, Sicilia e Italia y, como contrapartida, tras la operación de Dieppe. Los recursos destinados para esta ingente tarea nunca fueron suficientes, pero, a pesar de todo, los logros fueron impresionantes. Sólo en abril de 1943 se consumieron 760.000 m^3 de hormigón, cuando comenzó la construcción del mayor número de emplazamientos. Estos, en su gran mayoría, estaban normalizados y presentaban diversos grados de protección, que oscilaba entre el tipo A (con espesor de 3,5 m de hormigón y blindajes de 60 m) y el tipo D (con espesor de 30 cm de hormigón y blindajes de 60 mm).
El debate entre los defensores de la fortificación estática y la defensa móvil continuaría hasta el desembarco de Normandía, llegando a una solución de compromiso tras la mediación de von Runstedt, ante la insistencia de Rommel. En el verano de 1944 se habían completado más de 13.000 posiciones y plantado más de seis millones de minas, pero estaba lejos de los 40 millones deseados por Rommel. Los puertos principales se habían convertido en fortalezas, que los aliados ya ni intentaron atacar, y los puertos más pequeños, aun sin tener la consideración de fortalezas, estaban fuertemente defendidos.
No todos eran aspectos positivos, por supuesto. La ingente demanda de materias primas y de trabajadores hizo que la calidad de las construcciones no fuese homogénea. La enorme cantidad de piezas de artillería necesarias para defender las posiciones llevó a utilizar una extraordinaria variedad de material, de la más diversa procedencia, lo que se convirtió en una pesadilla logística, empeorada por la ofensiva aérea aliada.
En agosto de 1942, a pesar de que la Muralla del Atlántico era una estructura embrionaria y las defensas con que contaba Dieppe no tenían nada que ver con las que poseerían los puertos menos de dos años después, se pudo repeler un ataque de considerable entidad. Aquella operación fue un ejemplo de la eficacia de la defensa estática cuando está bien planificada. Como mínimo, obligó al atacante a destacar una gran cantidad de recursos para expugnar una posición y a asumir pérdidas elevadas, consumiendo tanto material y hombres como tiempo. Si el atacante no estaba dispuesto a asumir tales premisas, se veía obligado a atacar otro sector, aunque dificultase o retardase el objetivo estratégico final. *[J.V.]*

La batería de Longues-sur-mer. **Artillada con cuatro piezas de 150 mm -de origen naval- dispuestas en casamatas bien acorazadas, participó en varios duelos con las naves aliadas.**





Juan Vázquez

3 COMIENZA EL DÍA MÁS LARGO: ACCIONES DE LAS FUERZAS ALIADAS AEROTRANSPORTADAS

El 6 de junio de 1944 fue el día más largo para muchos de los soldados que participaron en la invasión aliada de Normandía, así como para muchos de los defensores. Las primeras 24 horas serían decisivas para cambiar definitivamente el curso de la Segunda Guerra Mundial. Las acciones que tuvieron lugar el día D fueron muy numerosas, por lo que, para facilitar su comprensión, es necesario describir los hechos por sectores, aunque muchos de ellos ocurrieron simultáneamente.

El plan de las operaciones aerotransportadas

Comencemos, pues, con las operaciones de efectivos aerotransportados, destinados a operar en la retaguardia de las fuerzas alemanas que enfrentarían el desembarco en las playas de Normandía.

Los objetivos de la 6ª División aerotransportada británica eran los siguientes:

1.- Tomar y mantener los puentes de Ranville y Bénouville, asegurando la cabeza de puente.

2.- Neutralizar la batería de Merville.

3.- Destruir cinco puentes sobre el río Dives, en Varaville, Robehomme, Bures (dos) y Troarn, bloqueando de este modo un posible contraataque alemán.

4.- Proteger el flanco de las fuerzas desembarcadas en la playa *Sword*.

5.- Como objetivos secundarios, deberían limpiar y mantener el sector comprendido entre el Orne y el Dives, así como tomar Sallenelles y Franceville y limpiar el terreno entre estas localidades y Cabourg.

Dada la carencia de aviones de transporte, esta división no podría enviarse en su totalidad de una sola vez; serían necesarias dos oleadas. La primera se lanzaría durante la noche y estaría formada por las dos brigadas de paracaidistas, denominada operación *Tonga*. La segunda, que tendría lugar al atardecer del día D, adoptó el

Bombarderos Douglas Boston. Una formación de la 9ª Fuerza aérea estadounidense bombardea las posiciones alemanas en Pointe du Hoc, sin oposición por parte de la agotada *Luftwaffe*.

nombre clave de operación *Mallard* y comprendía el envío de la Brigada aerotransportada y el resto de la división.

Comienza la operación *Tonga*

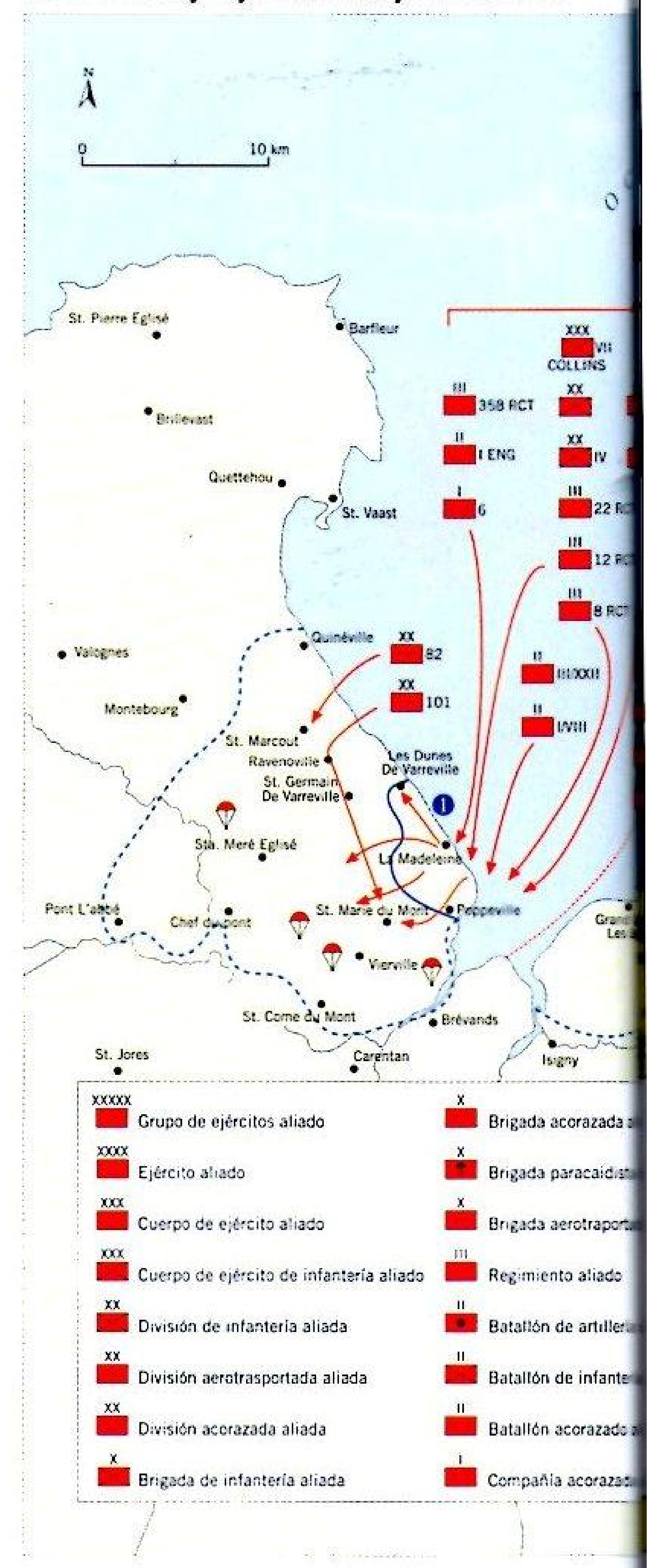
La operación *Tonga* suponía el despliegue de las 3ª y 5ª Brigadas. Los objetivos prioritarios de la 5ª eran los puentes de Ranville y Bénouville y sus zonas adyacentes. La operación comenzó a las 02:00 h, con el lanzamiento de 60 *pathfinders* ("busca-huellas" o guías) desde seis aviones Albermale, para señalizar las tres zonas de lanzamiento. Al mismo tiempo, seis aviones Halifax remolcaban a otros tantos planeadores Horsa, llevando a bordo los 140 hombres de la Compañía D del *2nd Ox & Bucks* (2° Regimiento de Oxfordshire y Buckinghamshire), al mando del comandante Howard, cuya misión era la conquista de los puentes de Ranville y Bénouville. Tres planeadores se iban a ocupar de cada puente. Simultáneamente, 21 Albermale transportaban a unos 200 paracaidistas a sus objetivos.

A las 00:50 h, 108 aparatos C-47 y 91 Stirling (junto con 17 planeadores que transportaban jeeps y cargas de demolición, fundamentalmente) comenzaban a lanzar 5.100 paracaidistas.

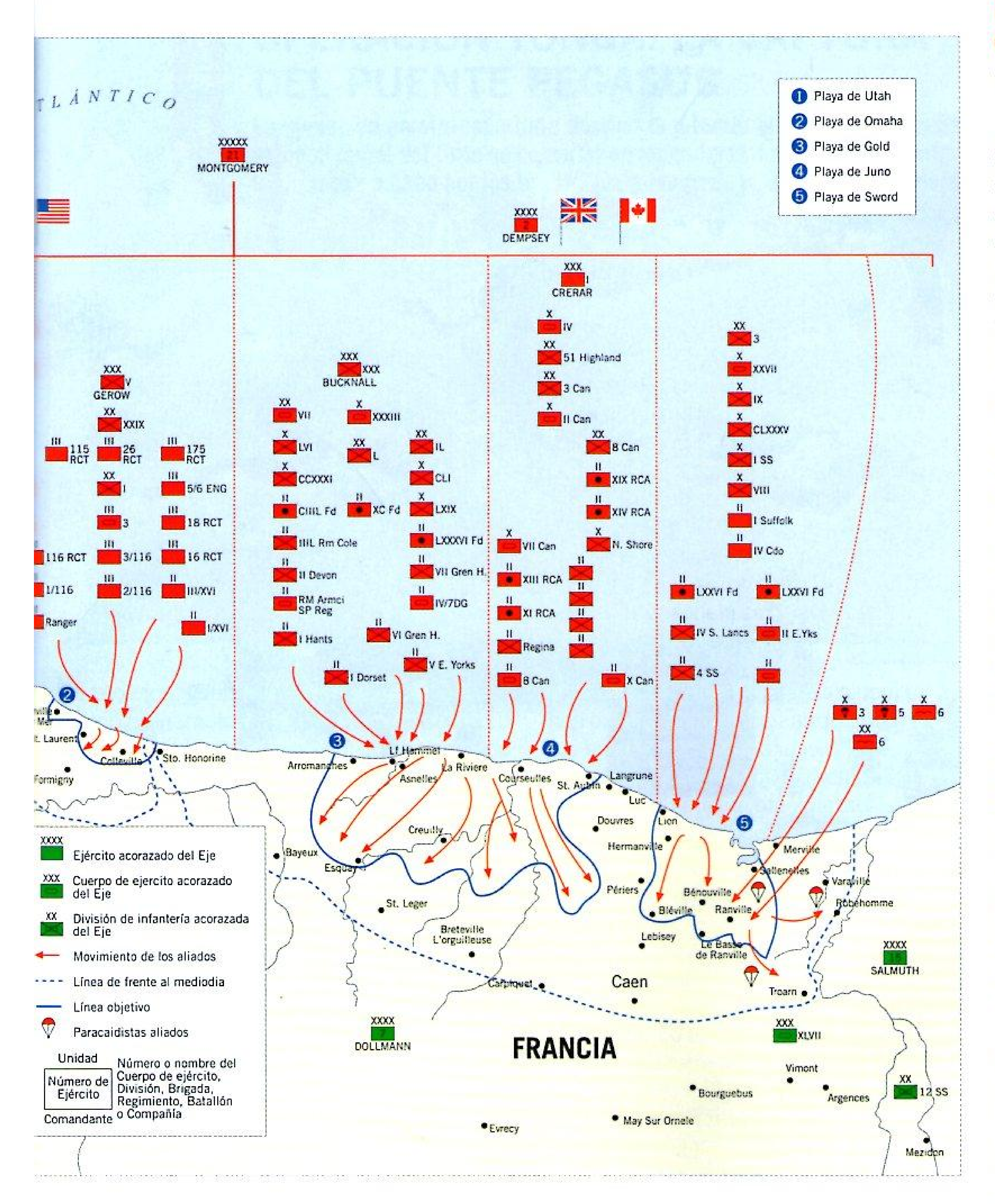
Lanzamientos con mucha dispersión de efectivos

Los objetivos prioritarios de la 5ª Brigada eran los puentes sobre el Dives. En 23 minutos, 123 aparatos lanzaron más de 2.000 hombres y 700 contenedores, pertenecientes a la 5ª Brigada, encabezados por su comandante, el general de brigada Poett. El 7° Batallón cayó muy disperso y los oficiales tuvieron muchos problemas para reagrupar a sus hombres. Tras muchos esfuerzos y retrasos, hacia las 03:00 h de la madrugada, los paracaidistas comenzaron a llegar a las posiciones defensivas establecidas alrededor de los puentes sobre el Orne. Además, carecían de morteros y ametralladoras pesadas. El 12° Batallón sufrió una suerte similar; pasaron más de 40 minutos antes de que se pudiera agrupar alguna unidad. El 13er Batallón alcanzó su objetivo, el pueblo de Ranville, con sólo el 60 % de sus efectivos.

Día D. Planes y objetivos (6 de junio de 1944)



A las 00:50 h, 71 aviones C-47 lanzaban el 9° Batallón paracaidista, el 1er Ba-



Una compleja operación combinada

La operación naval era de una complejidad extraordinaria y, para cumplir sus objetivos, necesitó de la mayor concentración de unidades navales nunca vista. Tenía, básicamente, dos objetivos: en primer lugar, romper las defensas costeras alemanas, mediante el asalto conjunto con las unidades del ejército desembarcadas y, en segundo lugar, mantener un adecuado flujo de refuerzos durante unas cinco o seis semanas. La decisión de realizar el asalto de día se basaba en la experiencia obtenida en el Pacífico, para aprovechar la inmensa superioridad naval y aérea. Los reconocimientos necesarios antes del desembarco se llevaron a cabo entre noviembre de 1943 y enero de 1944, utilizando canoas y submarinos de bolsillo que transportaban buceadores de combate.

tallón paracaidista canadiense y a 11 planeadores Horsa. El 8° Batallón fue lanzado junto con seis Horsa. Esta brigada, al mando del general de brigada Hill, apodado por sus hombres *Speedy* ("el rápido"), era la más veterana y fiable de la división.

El lanzamiento se produjo bastante diseminado y el propio Hill cayó en una marisma al sur de Cabourg y tardó más de cuatro horas en reunirse con el resto de su brigada. El 8° Batallón cayó muy disperso debido al mal balizamiento de su zona de lanzamien-



Un planeador Horsa estrellado al aterrizar. Los cuerpos de ocho de sus ocupantes están alineados ante los restos del aparato.

to. En medio de la confusión, su jefe, el teniente coronel Alastair Pearson resultó herido nada más llegar al suelo por uno de sus propios hombres. Dos horas y media después del lanzamiento, de los 600 hombres de su batallón, sólo podían agruparse poco más de 150, junto con dos jeeps. El 1er Batallón canadiense también quedó muy desperdigado, lejos de su zona de lanzamiento, algunos incluso a poco más de un kilómetro de la playa *Sword*. Sus soldados se reagruparon como pudieron y algunos se unieron a elementos del 9º Batallón.

Acciones de los paracaidistas contra los puentes

A las 04:00 h, unos cien hombres del 8º Batallón se aproximaron a Bures, que tenía un puente de ferrocarril, metálico, y otro de carretera, más corto. Tras consolidar sus posiciones alrededor de los puentes a las 06:30 h y colocar las cargas de demolición, volaron ambos puentes poco después de las 09:00 h.

Otro de los puentes que debía ser volado era el de Troarn. Varios elementos del batallón que se fueron reagrupando poco a poco, se encaminaron a su objetivo. Cerca de él, tendieron una emboscada con lanzagranadas a seis vehículos de la 21ª Panzer. Para llegar al puente tenían que atravesar la población de Troarn, que albergaba un número desconocido de alemanes, por lo que decidieron llevar a cabo un golpe de mano. Utilizando el único jeep de que disponían, arrastraron un remolque cargado con 900 kg de explosivo. Nueve paracaidistas y zapadores atravesaron el pueblo a la máxima velocidad que les permitía el vehículo, sin cesar de disparar, en el mejor estilo hollywoodense, quedando uno de ellos, en una curva, sobre la calzada (sería capturado inmediatamente). No obstante, lograron llegar al puente y causarle graves daños. Poco después, otros paracaidistas del batallón, con el propio Pearson, al ignorar lo que había ocurrido, dieron otro golpe de mano contra el puente desde otra dirección, logrando esta vez abrir una brecha de más

CAMPAÑA

OPERACIÓN TONGA: LA CAPTURA DEL PUENTE PEGASUS

La operación aerotransportada destinada a tomar el vital puente de Bénouville sobre el canal del Orne se convirtió en legendaria. La toma del puente Pegasus fue llevada a cabo por los británicos, a bordo de tres planeadores Horsa.



Desarrollo: tres hombres neutralizaron el puesto de ametralladoras, mientras una veintena cruzaban el puente. En tres minutos, el puente estaba bajo control y las cargas de demolición desactivadas.

Resultados: se habían conseguido dos objetivos de una vital importancia para el éxito de la invasión. Ahora era sólo cuestión de esperar a las tropas que desembarcarían en pocas horas.

Los paracaidistas, al mando del comandante Howard, bautizarían el puente con el nombre de Pegasus por el emblema de su unidad: el caballo alado Pegaso.



Un tanque Sherman en servicio con una unidad británica, atraviesa uno de los canales del río Orne, sobre uno de los puentes que habían sido instalados por zapadores aliados.

de 20 m. El puente de Robehomme fue, asimismo, destruido por zapadores de la misma unidad, adjuntos al batallón canadiense, poco después de las 06:00 h.

El puente de Varavillle era el punto clave para bloquear los refuerzos de la 711° División alemana, por eso se convirtió en otro de los objetivos de los canadienses y sus zapadores adjuntos. La Compañía C era la encargada, además de tomar la población de Varaville, de destruir una estación de radio y un cañón antitanque situado cerca del castillo del pueblo. Esta unidad había sido bombardeada por error por la RAF cerca de la batería de Merville, pero los pocos hombres que se pudieron agrupar lograron su misión, destruyeron el puente y neutralizaron las defensas alemanas del sector, aun a costa de elevadas pérdidas.

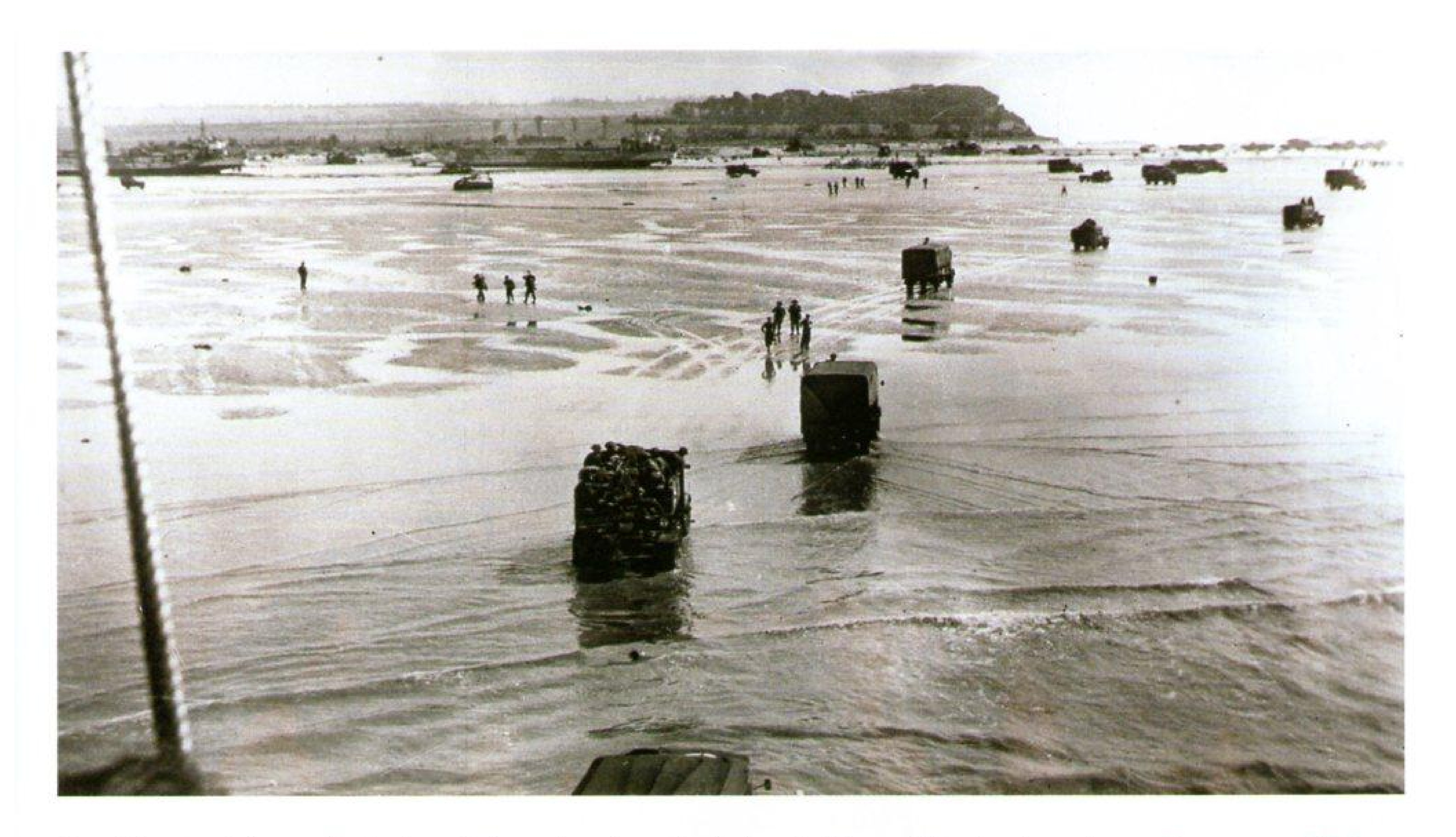
Llega el resto de las brigadas aerotransportadas

A las 03:15 h llegaba el resto de las brigadas, con quien venía el *Major-General* (grado británico inmediatamente inferior al de teniente general) Gale, que sufrió un aterrizaje dramático. En total llegaron 48 planeadores Horsa y dos Hamilcar de los 72 previstos, con 1.200 paracaidistas, que formaban parte de las unidades divisionarias de Estado Mayor, zapadores, médicos, etcétera. Los dos enormes Hamilcar llegaban con los cuatro primeros cañones antitanque de 17 libras.

A las 05:20 h, un total de 43.100 hombres, con 44 jeeps, 55 motocicletas, 15 cañones de seis libras y dos de 17 estaban en posición. Se habían perdido siete aviones de transporte y 22 planeadores, unos treinta vehículos y cuatro cañones antitanque.

Los primeros contraataques alemanes

Ya desde las primeras horas del lanzamiento, diversas unidades pertenecientes a la 21ª Panzer comenzaron a realizar contraataques poco coordinados. Así, atacaron Ranville, Bénouvile y la zona de Escoville, perdiendo varios vehículos por efecto de los lanzagranadas. Esto a pesar de que su comandante, el general de división aérea



Feuchtiger, estaba en París durante las primeras horas críticas y no llegó a su puesto de mando hasta las 05:20 h. A las 08:00 h el regimiento Panzer, con unos 120 tanques medianos Panzer IV, estacionado alrededor de Falaise, a unos 50 km de las playas, recibió la orden de avanzar; habían pasado seis horas desde que la alerta había sido dada, seis horas críticas y decisivas.

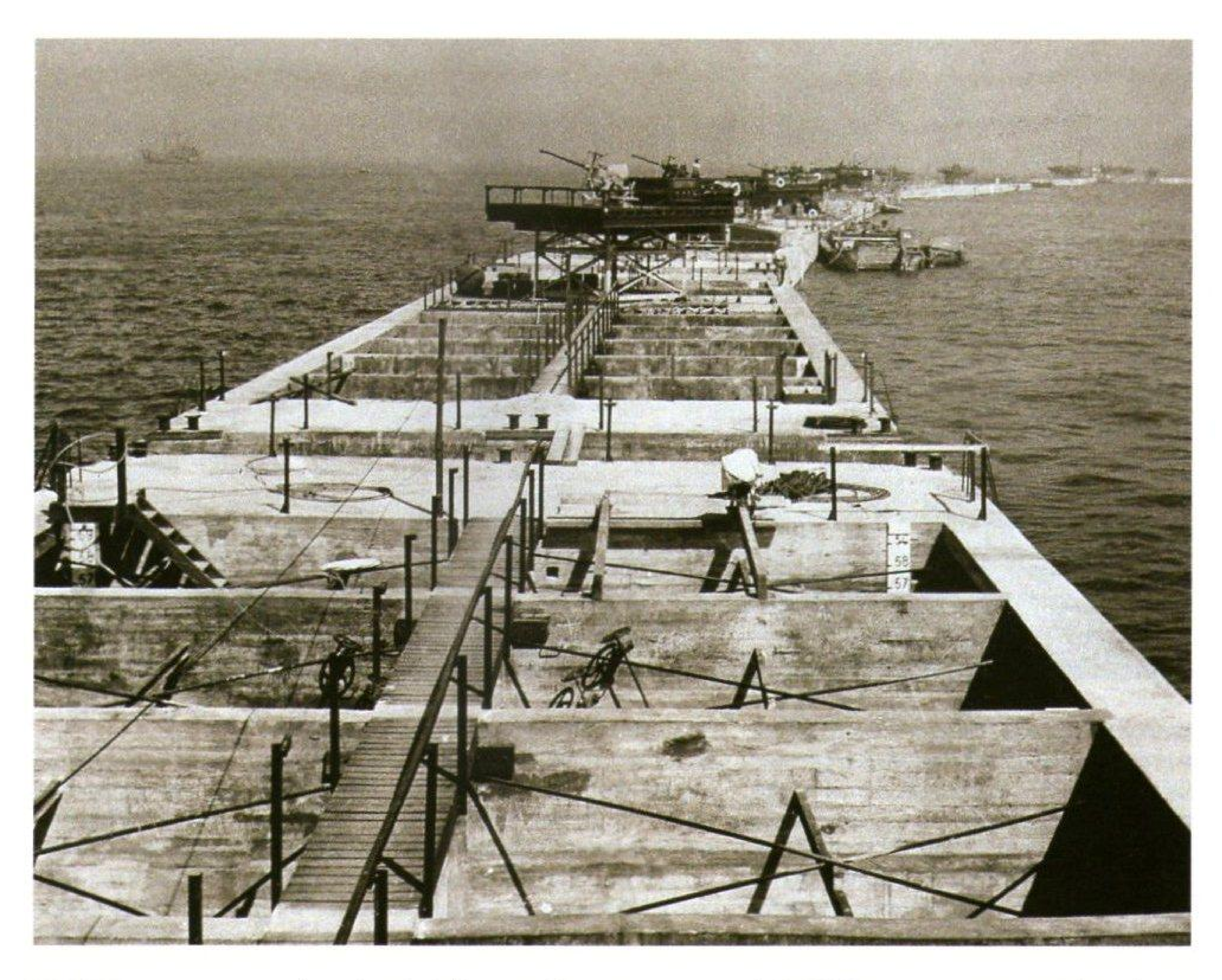
La 716ª División también participó en estas primeras operaciones, a lo largo del canal del Orne. En general, la situación era extraordinariamente confusa y los riesgos de operar sin un conocimiento preciso del enemigo, en el difícil terreno normando, muy elevados.

La Compañía C del 12° Batallón británico recibió el primer contraataque serio por parte del 125° Regimiento de *Panzergrenadieren*, al mando del comandante von Luck, apoyado por varios cañones de asalto. Tras sufrir varias bajas, los pelotones más adelantados se replegaron, logrando poner fuera de combate a dos vehículos alemanes.

Por su parte, el 7° Batallón, junto con los hombres de Howard, se hicieron fuertes alrededor de Bénouville, donde rechazaron los débiles y descoordinados contraataques de la infantería de la 716ª División. Poco después de las 10:00, pequeñas unidades navales alemanas, en tránsito hacia Caen, subieron por el canal del Orne y fueron atacadas por los paracaidistas, que lograron destruir una y obligaron a otras a replegarse hacia Ouistreham. En ningún momento las acciones alemanas tuvieron coordinación, pero, a pesar de ello, las bajas británicas se fueron acumulando y la situación se hizo apremiante. Todos los oficiales del 7° Batallón eran baja.

Finalmente, a las 13:30 h, al son de la gaita de Bill Millin, los primeros soldados de la *1st Special Service Brigade* (1ª Brigada del servicio especial, fuerza de comandos británica) de Lovat enlazaban con los apurados paracaidistas. La brigada de comandos contribuyó decisivamente a consolidar las posiciones de la división aerotransportada. Al amanecer del día 7, elementos de la 3ª División de infantería reemplazaban a los paracaidistas.

Una vez consolidada la cabeza de playa **era vital comenzar a establecer un flujo continuo de suministros para abastecer las crecientes necesidades del ejército invasor.**



Uno de los muelles Mulberry. Desarrollados por los aliados en la invasión a Normandía, estaban formados por "cajones" que se unían para formar el muelle. Este se comunicaba a tierra firme por medio de pontones.

Los otros batallones sufrieron una suerte similar, rechazando esporádicos y poco coordinados contraataques alemanes, hasta ser reforzados por las unidades desembarcadas. Como muestra de la fiereza de los combates, al final del día, la 21ª Panzer contaba con poco más de 80 tanques operativos.

La operación *Mallard*

A las 21:00 h, la 6ª Brigada comenzó a llegar, a bordo de 220 planeadores Horsa y 30 Hamilcar (con ocho tanques Tetrach y varios cañones de 17 libras), en la denominada operación *Mallard*. El majestuoso espectáculo desmoralizó a los alemanes de la 21ª Panzer que se aprestaban al contraataque, pero suponía un alivio para los presionados paracaidistas británicos. El aterrizaje tuvo lugar a lo largo de casi media hora, con muy pocas pérdidas.

A media noche, toda la división, a excepción de algunos elementos que desembarcarían por la mañana, estaba desplegada y operativa. Al oeste, se ubicó la 5ª Brigada, con los batallones 12° y 13° en línea y el 7° en reserva. La 3ª Brigada estaba desplegada en un frente de seis kilómetros, con sus tres batallones en línea, y, finalmente, dos batallones de la 6ª Brigada fueron desplegados al sudeste.

Muchos de los paracaidistas de la 82ª División estadounidense eran veteranos de Si-

cilia e Italia. Aunque tal grado de "veteranía" resultaba irrisorio en comparación con sus contrapartes alemanas, sí podían considerarse como tales en relación con la 101ª.

La zona de lanzamiento estaba situada inicialmente al oeste de Saint-Sauveur-le-Vicomte, pero la instalación de "espárragos" de Rommel en la zona de lanzamiento, así como la identificación de la 91ª *Luftlande Division*, hizo cambiar a última hora el área de lanzamiento, hasta situarla al este de la población, a unos 15 km de la original.

Peor aun, extensas zonas alrededor del río Douve habían sido inundadas, convirtiéndolas en trampas mortales para los pesadamente cargados paracaidistas.

Los errores de balizamiento y el fuego antiaéreo llevaron a una gran dispersión de las unidades, transportadas en unos 370 aparatos C-47, que hicieron su aproximación por el oeste, tras rodear la península de Cotentin. En condiciones ideales un batallón debía aterrizar en un rectángulo de unos 1.000 m de longitud y 300 m de anchura. En esta ocasión, algunas unidades cayeron a más de 40 km de sus zonas designadas.

Los combates de Sainte-Mère-Eglise

El primer objetivo de la 82ª División era tomar el pueblo de Sainte-Mère-Eglise, importante nudo de carreteras para, desde allí, asegurar el terreno hasta enlazar con la 101ª. Los paracaidistas tuvieron un golpe de suerte cuando elementos del 508° Batallón, aún desorientado, se toparon con el coche que transportaba al general de división aérea Falley, en Bernaville, y lo mataron, decapitando así el mando alemán de la zona. Varios de los paracaidistas cayeron en medio de Sainte-Mère-Eglise, donde fueron abatidos o capturados. La dispersión actuó, a la postre, en favor de los norteamericanos, pues desorientó a las unidades alemanas que no podían identificar fuerzas enemigas con exactitud, impidiendo así realizar un contraataque eficaz.

Toda la zona alrededor de Sainte-Mère-Eglise se convirtió en un escenario caótico de combates a quemarropa aislados, en medio de una gran confusión. Eventualmente, los paracaidistas fueron reagrupándose y convergieron sobre la población, que, al amanecer, estaba en sus manos, tras forzar la retirada de las escasas fuerzas alemanas en la misma. Estas, no obstante, establecieron una firme posición de bloqueo un kilómetro al sur de la localidad.

Las fuertes bajas de la 82ª División estadounidense

El equipo pesado de la 82ª División comenzó a llegar poco después de las 04:00 h, a bordo de 52 planeadores Waco, que también aterrizaron muy dispersos. Los siguientes refuerzos no llegarían hasta bien entrada la mañana, a bordo de otros 176 Horsa y Waco, que tuvieron que modificar a última hora su zona de aterrizaje, debido a que la inicialmente prevista estaba aún en manos alemanas.

Tras tomar Sainte-Mére-Eglise, la segunda misión de los paracaidistas era establecer posiciones defensivas al oeste del canal Merderet y capturar los puentes en Chef-du-Pont y La Fière. Más de 400 paracaidistas atacaron desde ambas orillas y controlaron los puentes, pero luego prosiguieron su marcha hacia el oeste, dejando sólo a doce hombres para defenderlos. A lo largo de la mañana, un decidido contraataque alemán, con apoyo de vehículos blindados, retomó el control de los mismos, que no serían recapturados por los norteamericanos hasta cuatro días después, tras furiosos combates, por la 90ª División.

Los otros objetivos divisionarios, el establecimiento de una línea defensiva hacia el oeste y la destrucción de los puentes sobre el Douve, en Pont-L'Abbé y Beuzeville, tampoco se lograron inicialmente.

Al final del día, la 82ª alineaba a menos de 2.000 hombres organizados y las bajas definitivas, reconocidas en el día D, fueron de unas 1.300.

Las dudas del mariscal Montgomery

Aunque no lo expresó en ese momento, Montgomery tenía muchas dudas sobre la capacidad de las tropas destinadas al desembarco en Normandía, ya que estaban faltas de la adecuada experiencia para alcanzar los objetivos fijados para el día D. Además, al igual que el resto de los militares británicos, dudaba de la capacidad de los mandos norteamericanos a nivel divisionario o superior. A pesar de ello, dedicó las semanas previas al día D a visitar las tropas que llevarían a cabo el asalto, para elevar su moral, y lo consiguió sobradamente. En ese papel era insuperable, aun entre las tropas norteamericanas.

Acciones de la 101ª División aerotransportada

La 101ª División aerotransportada norteamericana cayó tan dispersa como la 82ª, en un área de unos 600 km², de tal forma que, de los 6.600 paracaidistas, sólo unos 1.100 fueron operativos en el día D. Cientos de ellos fueron capturados rápidamente y enviados a un improvisado campo de concentración en Saint-Lô. De los 436 aviones de transporte, 13 fueron derribados y 81 dañados por el fuego antiaéreo.

Elementos del 502° Regimiento se encargaron de sus misiones principales, la captura de la batería de Saint-Martin-de-Varreville, y de las dos salidas situadas al norte de la playa *Utah* (en Turqueville y Saint-Martin-de-Varreville). La batería resultó estar desartillada (un nuevo error de la inteligencia aliada) y las salidas de la playa escasamente defendidas, por lo que, a pesar del desastroso lanzamiento y el caos, una vez en tierra, lograron sus objetivos. La última misión encomendada al 502° era la captura de un grupo de edificios donde se acuartelaban varias unidades de artillería alemana, en Mézières, cerca de Sain-Martin-de-Verreville, y, en cumplimiento de dicha misión, se produjo uno de los primeros incidentes de la campaña de Normandía que empañaron la reputación de, por otra parte, valerosas unidades.

Dicho incidente tuvo lugar cuando el sargento Summers acribilló al menos a quince alemanes que se habían rendido al ser sorprendidos mientras cenaban, al considerar que no podía perder tiempo ni hombres en guardar a los prisioneros. Aunque estas no son situaciones ni comportamientos extraños en las guerras, es curioso cómo la historia, escrita por los vencedores, pasa por encima o incluso justifica estas atrocidades cuando son cometidas por los norteamericanos. Por su comportamiento durante el día D, Summers recibió la *Distinguished Service Cross* (Cruz de servicios distinguidos, la segunda más importante condecoración del Ejército estadounidense, otorgada por actos de valor) y fue posteriormente ascendido.

Los paracaidistas en Pouppeville y sobre el Douve

El 506° Regimiento debía capturar las dos salidas situadas más al sur (en Pouppeville y Sainte-Marie-du-Mont) y se encontró con un inesperado refuerzo en forma de elementos del 501° Regimiento, que atacaron Pouppeville poco antes de la hora H. Los escasos defensores alemanes mantuvieron a raya a los paracaidistas toda la mañana, hasta la llegada de un batallón del 8° Regimiento de infantería. La otra salida natural de la playa fue capturada por las tropas desembarcadas, pues el 506° estaba totalmente desorganizado y resultó incapaz de limpiar la posición. Sólo alrededor de 150 hombres del regimiento estaban cerca de las zonas de lanzamiento previstas, entre ellos el comandante de la división, el general Taylor, que realizó, el día D, su quinto salto y primero de combate.

La otra misión del regimiento era la captura de dos puentes sobre el Douve para establecer una cabeza de puente en la orilla sur. Aunque lo consiguieron, el contraataque alemán los arrojó a la orilla norte de nuevo. El último objetivo de la 101ª División era la captura de la esclusa de La Barquette y la destrucción de dos puentes sobre el río Douve y el canal Merderet. Elementos del 501° Regimiento lograron tomar la esclusa, pero fracasaron en su misión de tomar los puentes. Muchos de los defensores eran georgianos de la 709ª División alemana, que combatieron con mayor resolución de la esperada, a pesar del pobre equipamiento, logrando retrasar varios días a los norteamericanos.

Llegan refuerzos aerotransportados

Los primeros refuerzos llegaron a bordo de planeadores Waco, 50 de los cuales aterrizaron alrededor de las 04:00 h (uno fue derribado y otro, con el equipo de



Soldados negros del ejército estadounidense desembarcan heridos en un puerto británico. Al comienzo de la guerra, Estados Unidos se mostró reticente a admitir a soldados negros en sus unidades de combate.

comunicaciones, había vuelto a Inglaterra). Sólo seis lo hicieron en la zona designada. Una de las bajas más graves durante los accidentados aterrizajes fue la muerte del comandante adjunto de la división, el general de brigada Pratt, que se fracturó la base del cráneo.

Otros 32 planeadores los seguirían al atardecer, con lo que la 101ª División comenzó a hacer sentir la potencia de fuego de su artillería. A causa de la carencia de aviones, varias unidades llegarían por mar, desembarcando en la playa *Utah*. Todo estaba dispuesto para el siguiente objetivo, la toma de Carentan, para enlazar con las tropas provenientes de *Omaha*, pero tal suceso aún tardaría varios días en producirse.





Juan Vázquez

4 DESEMBARCO DE LOS BRITÁNICOS EN LAS PLAYAS 'SWORD', 'GOLD' Y 'JUNO'

El sector oriental del área elegida para el desembarco aliado en Normandía correspondió a las tropas de la *Commonwealth* (comunidad británica), integradas principalmente por fuerzas inglesas, escocesas y canadienses. Las unidades británicas se beneficiaron del uso de una gran variedad de medios de desembarco, los conocidos como *funnies*, que representaron la diferencia entre padecer un número inaceptable de bajas y cosechar una victoria relativamente fácil.

Comienza el desembarco en la playa *Sword*

El desembarco en *Sword*, la playa más oriental de las involucradas en la batalla de Normandía, puede considerarse paradigmático del método británico de asalto anfibio. Poco después del amanecer, pasadas las 06:00 h, ocho lanchas de desembarco lanzaron un total de 34 vehículos anfibios *Duplex Drive* (DD, doble propulsión) de los 40 previstos, desde más de 4 km de la orilla (en vez de desde 6.500 m, como se había organizado), en vista de lo encrespado del mar. Navegar en un DD era arriesgado y desagradable. Las cortinas impedían la visión desde el vehículo y tenían que maniobrar guiándose sólo por la brújula. El agua saltaba sobre las cortinas y las bombas de achique trabajaban incesantemente. Sólo 31 llegaron a la playa, mucho más tarde de lo planeado.

Desembarco de soldados británicos en Normandía. Al fondo, un efectivo de sanidad atiende a una de las escasas bajas que se produjeron en los primeros momentos del ataque.

Previamente, poco después de las 05:00 h, había tenido lugar el bombardero aéreo y, a las 06:44 h había comenzado el bombardeo naval, en el que participaron los acorazados HMS *Warspite* y HMS *Ramillies*. La primera oleada de infantería había bajado a las lanchas de asalto a las 05:30 h y venía detrás de los DD. Detrás de la infantería estaban las 18 lanchas de desembarco de tanques con M-7 Priest, que disparaban desde las embarcaciones. En pocos minutos, más de 6.000 proyectiles de 105 mm habían sido disparados. Finalmente, a las 07:20 h, llegaban los *Flails* (literalmente, "maza" o "mayal", tanques barreminas también conocidos como *Crabs*, "cangrejos") y tanques porta-puen-



tes, a bordo de diez lanchas de desembarco. A pesar de la tempestad de fuego recibida, la mayor parte de las defensas alemanas habían resistido bastante bien y comenzaron a disparar sobre las lanchas y las unidades recién desembarcadas.

Fuertes bajas británicas y la llegada de los primeros franceses

En el sector *Queen*, diez lanchas de asalto desembarcaron dos compañías del *East Yorkshire Regiment,* que encontraron al punto de resistencia casi intacto y sufrieron más de 200 bajas en los primeros minutos. Las dos compañías de asalto del *1st South Lancashire Regiment* sufrieron una suerte similar. Las bajas entre los oficiales fueron elevadísimas y sólo algunas valerosas acciones individuales consiguieron neutralizar algún puesto de ametralladoras. Las bajas en tanques también fueron muy altas. Poco después de las 08:00 h desembarcó una batería antitanque con cañones de 6 libras, que lograron neutralizar varias posiciones. Antes de las nueve, los dos batallones habían enlazado en la playa y más de 50 cañones autopropulsados batían las defensas a quemarropa.

Los comandos desembarcaron justo después de la infantería de la 8ª Brigada. Al oeste, detrás de los *South Lancaster,* lo hizo la *4th Special Service Brigade*, formada por los *Royal Marine Commandos* 41 y 46, y más al este lo hizo la *1st Special Service Brigade*, al mando del mítico lord Lovat. Junto



a ellos desembarcó el francés *1er Bataillon de Fusiliers Marins Commandos* (1er batallón de comandos de infantería de marina) al mando del comandante Kieffer. Eran las primeras unidades francesas en desembarcar, a bordo de dos lanchas de desembarco de infantería. Tras sufrir más de 40 bajas en la playa, los comandos franceses neutralizaron varias posiciones y penetraron hasta el casino de Ouistreham, que fue tomado, con la ayuda de tanques Centaur, tras una violentísima lucha. A las 10:00 h, el puerto estaba en manos francesas.

Llegan los comandos de lord Lovat

La *1st Special Service Brigade* desembarcó bajo un violento fuego y sus 1.200 comandos asaltaron las posiciones que tenían enfrente. A lo largo de la mañana se infiltraron entre las líneas alemanas hasta lograr enlazar con los paracaidistas que mantenían los puentes sobre el Orne, siempre al son de la gaita de Bill Millin, gaitero personal de Lovat, al que, desde el alto mando, se le consentía saltarse bastantes de las normas en uso en el ejército británico. En realidad, dado su carisma y su ya extraordinario historial, Lovat y sus hombres actuaban prácticamente por la libre, con sus propias normas, métodos e incluso indumentaria.

El *41st Commando* desembarcó a unos 300 m de su posición original, en Lion-sur-Mer y fue sometido a un certero fuego en la playa, que causó muchas bajas, tanto entre la infantería como entre los Centaur de

Un puerto Mulberry, en la playa *Gold*.
En el exterior se situaban los rompeolas con elementos flotantes de acero y en el interior, los muelles conectados a la costa mediante pontones.

La ciudad histórica de Caen

La ciudad de Caen, capital de la Baja Normandía, tiene una larga historia que, desde la Edad Media, se vincula con la de Inglaterra. En ella nació el duque Guillermo, que tras su victoria en la batalla de Hastings en 1066, se convirtió en el monarca inglés y aún hoy es recordado como "el Conquistador".

apoyo. Incluso, a las 13:00 h, los alemanes contraatacaron (con apenas 60 hombres y un cañón de asalto) y forzaron a los británicos a retroceder hasta la orilla, perdiendo los escasos metros que habían ganado. Lion-sur-Mer permanecería en manos alemanas hasta el día siguiente, separando las playas *Juno* y *Sword*.

Una oportunidad desperdiciada de tomar Caen

Mientras la 1st *Special Services Brigade* avanzaba hacia los puentes sobre el Orne, la 8ª Brigada hacía lo propio hacia el interior, a través de las escasas salidas de las playas, porque las defensas alemanas ya estaban rotas. El 1st *South Lancashire*, apoyado por los tanques del *13th/18th Hussars*, y los Bren Carriers del *Middlessex Regiment*, tomó Biéville, pero se detuvo ante la presencia de los 17 cañones de asalto alemanes. Los tanques Sherman y tres compañías de infantería intentaron hacer un flanqueo, pero se toparon con los pocos cañones de 88 mm del batallón alemán, todo lo que se interponía entre ellos y Caen.

El general de brigada Carr, cumpliendo escrupulosamente las órdenes recibidas, decidió esperar la llegada de la 185ª Brigada. La oportunidad de tomar Caen se perdió, por la indecisión, rigidez operativa y pusilanimidad de los mandos británicos, lo que costaría muchas vidas en el mes siguiente, tanto por parte británica como de los civiles franceses.

Por su parte, el 2nd *East Yorkshires* luchó todo el día para capturar el punto de apoyo alemán, una guarnición de unos 60 hombres con una batería de 155 mm, que no fue tomada hasta el anochecer, con graves pérdidas aliadas. El 1st *Suffolks* desembarcó a las 09:30 h, sin apenas oposición, y tomó dos puntos fuertes defendidos por soldados de origen polaco, que se rindieron antes de ser asaltados. Cuando se encontraron con unidades formadas por soldados alemanes, más al interior, el avance se ralentizó, como el resto de la 8ª Brigada.

Estancamiento sobre las playas

Tres horas después del comienzo del desembarco llegó la 185ª Brigada, con sus tres batallones de infantería y uno de tanques (con 65 blindados medianos). Sin embargo, se encontró con un atascamiento monumental en las playas, empeorado al subir la marea. Playas que, además, estaban batidas por el fuego esporádico de la artillería alemana. Estos factores, junto con la falta de un plan actualizado para penetrar hasta Caen, sembraron el caos en la brigada y provocaron su total inoperatividad durante la mañana.

En vista de la falta de progresión, y ante el peligro de estancamiento, la 9ª Brigada, que era el siguiente refuerzo, cambió su lugar de desembarco y lo hizo en el sector oriental, hacia el mediodía, reforzando el enlace con la 6ª División aerotransportada, pero aumentando el vacío entre *Sword* y *Juno*. Los tanques de la brigada se encontraron embotellados en la playa y el propio Estado Mayor sufrió varias bajas (incluido el general de brigada Cunningham) por fuego de mortero. De hecho, el mortero de 8 cm demostró ser el arma más mortífera de los alemanes, logrando la media de una baja por cada 52 proyectiles disparados. Las ametralladoras MG 42, por su parte, realizaban 65 disparos por cada baja causada.

Finalmente, ante el estancamiento general, el comandante de la 185ª Brigada decidió avanzar sin esperar el siguiente movimiento de la 8ª Brigada que estaba detenida ante las débiles fuerzas alemanas. Lo pagó caro. Hacia las 15:00 h, al aproximarse al punto de apoyo alemán –una guarnición de 150 hombres y doce puestos de combate, que debía haber sido tomado dos horas antes por la empantanada 8ª Brigada–, el 1st *Royal Norfolk Regiment* fue barrido por las ametralladoras alemanas y 160 hombres resultaron abatidos en pocos minutos. El puesto fortificado no sería tomado definitivamente hasta la mañana del día 7. A pesar de este desastre, al final del día 6, la brigada alcanzaba Blainville.



Soldados británicos en la cabeza de playa. En general, las tropas inglesas encontraron una débil resistencia. No obstante serían detenidas a varios kilómetros de Caen.

Los retrasos e indecisiones, así como la tenaz resistencia de las escasas fuerzas alemanas en el sector, habían provocado uno de los mayores fracasos de los aliados en el día D, no haber tomado Caen, ciudad clave para la campaña. Alrededor de la misma, a lo largo de las siguientes semanas, tendrían lugar sangrientas batallas. Pero esa es otra historia.

Los canadienses en la playa *Juno*

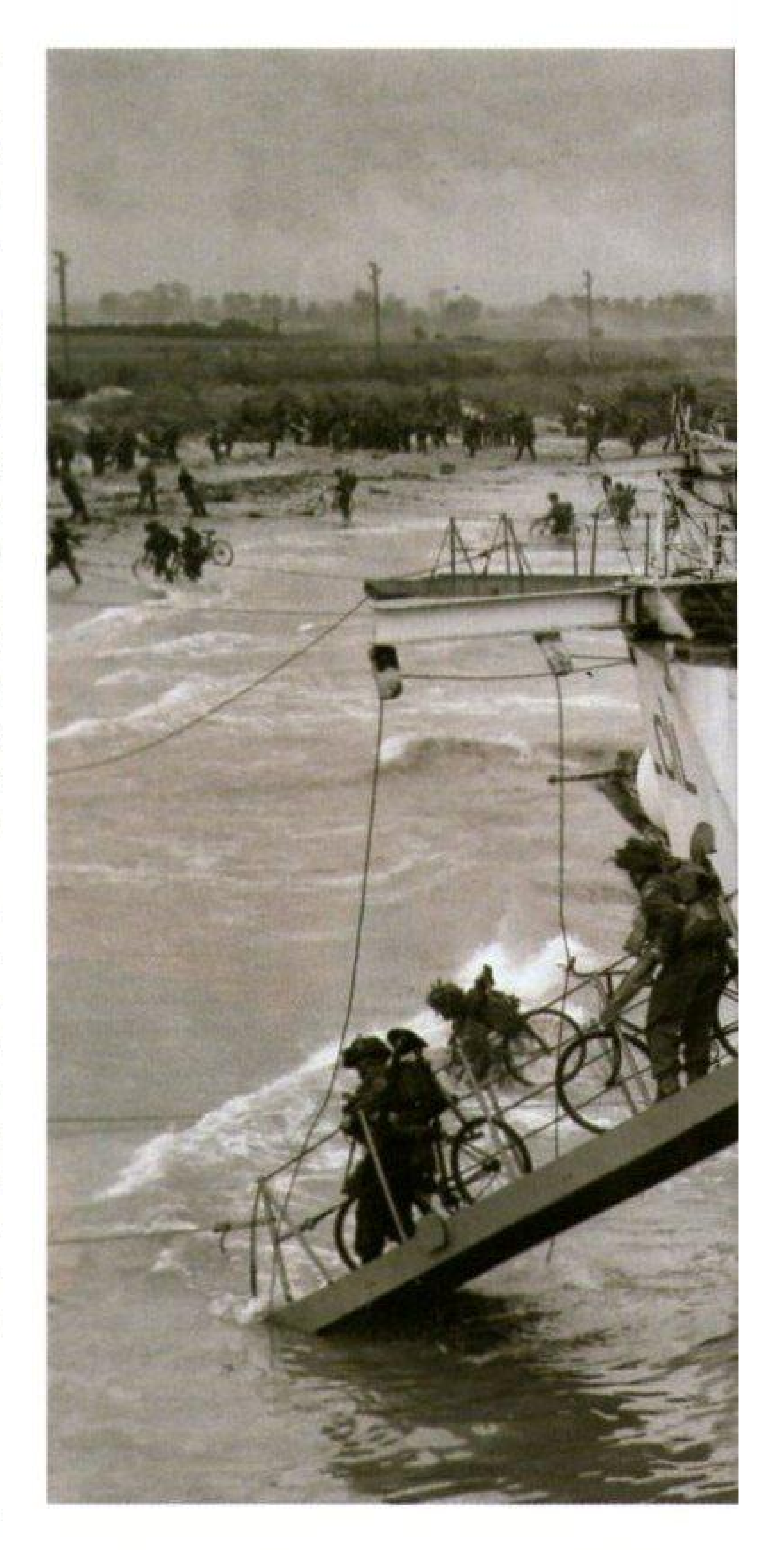
La 3ª División de infantería canadiense iba a desembarcar en un amplio sector denominado *Juno*, ubicado al oeste de la desembocadura del río Orse, y que formaba la parte central del área designada a las fuerzas de la *Commonwealth*. La 7ª Brigada lo haría al oeste de Graye y Courseulles y la 8ª al este, en Bernières y Saint-Aubin. Dos batallones, el *Régiment de la Chaudière* y el *Queen's Own Rifles* desembarcarían en Bernières y el *North Shore (New Brunswick) Regiment*, apoyado por el *48th Royal Marines Commando* y por los tanques anfibios DD Sherman del 10º Regimiento de tanques canadiense, en Saint-Aubin.

El bombardeo previo al desembarco Saint-Aubin-sur-Mer no causó grandes daños en las defensas alemanas, el punto de resistencia 27, aunque sí provocó bajas entre los más de 3.000 civiles franceses que vivían en la localidad. Los hombres de la Compañía A del *North Shore* desembarcaron frente a escasa oposición, a las 08:00 h. Con poco más de treinta bajas y tras haber sufrido la pérdida de tres tanques que se hundieron, alcanzó sus objetivos iniciales, enlazando con los *Queen's Own Rifles* en Bernières. La Compañía B, menos afor-

tunada, asaltó las defensas de sus sectores directamente y sufrió bajas elevadas, quedando fijada en la playa. Un cañón de 5 cm, que aún se encuentra en su posición en la actualidad, fue responsable de muchas de ellas.

Alrededor de las 10:00 h, los primeros tanques anfibios DD Sherman llegaron a la playa y, con su apoyo, la infantería logró comenzar a penetrar en la población. Tras fuertes combates en el interior del propio punto de resistencia, en los que también participaron los recién desembarcados vehículos blindados de los *Royal Engineers* y zapadores, los defensores por fin cedieron y se rindieron. De la guarnición inicial de unos 130 hombres, quedaban menos de 80. No obstante, controlar toda la población llevaría todo el día.

Los canadienses prosiguieron su avance hasta Tailleville, más de 3 km en el interior, ya con el apoyo de tanques y cañones de 6 libras arrastrados por Bren Carriers. Allí toparon con un pequeño castillo convertido en punto fuerte, que resistió hasta el anochecer el asalto combinado de blindados, lanzallamas e infantería. El siguiente objetivo de los *North Shore* para el día D, la estación de radar de Douvres, aún tardaría 11 días en caer.



Los problemas de los comandos de infantería de marina

El objetivo del *48th Royal Marines Commando* era tomar el punto de resistencia 26 y enlazar con el *41th Royal Marines Commando* en Lion-sur-Mer, pero todo fue mal desde el principio. Dos de las seis lanchas de desembarco de infantería que los transportaban se hundieron tras chocar con minas y otra varó a más de 100 m de la orilla. Los *Royal Marines* desembarcaron para quedar bloqueados ante el muro antitanque durante varias horas. Tras disminuir la resistencia enemiga, se aproximaron, con el apoyo de dos Centaur, al punto de resistencia 26. Uno de los tanques quedó fuera de combate por una mina y sólo la llegada de un vehículo blindado de los *Royal Engineers* logró vencer la resistencia, ya al final del día.

La unidad sufrió el 50 % de bajas, a cambio de obtener pocos resultados. Hay que destacar que el Centaur era un tanque obsoleto, que se asignó a los *Royal Marines* con la intención inicial de disparar desde las lanchas de desembarco, tras quitarles el motor. Esa idea absurda fue desechada por Montgomery cuando se enteró y los Centaur, finalmente, supusieron un valioso apoyo a los *Royal Marines* una vez en tierra, aunque su entrenamiento no era el adecuado para aprovecharlos al máximo.



Soldados canadienses de la 3ª División descienden de una de las lanchas de desembarco, en una playa normanda. La oposición que encontraron fue bastante escasa.

La difícil toma de Bernières

El primer objetivo de los *Queen's Own Rifles* era neutralizar el punto de resistencia 28 en Bernières, con el apoyo de un escuadrón de tanques anfibios DD Sherman. El desembarco fue mal desde el principio. El bombardeo inicial había dejado casi intactas las defensas alemanas, los tanques anfibios llegaron muy tarde y los vehículos blindados de los *Royal Engineers*, que debían prestar apoyo, fueron desembarcados en el lugar equivocado y no tomaron parte en la lucha. La Compañía B perdió un tercio de sus efectivos cruzando la playa bajo el fuego de las principales posiciones alemanas (un cañón de 5 cm, un mortero, una ametralladora y una torreta de tanque Renault, en emplazamientos de hormigón independientes).

Finalmente, a las 09:00 h, una hora después de haber desembarcado, lograron tomar las posiciones en un dramático asalto con granadas. En ese momento desembarcaba la segunda oleada, formada, como era habitual, por las otras dos compañías, así como tanques anfibios, tanques barreminas y vehículos blindados.

A las 09:30 h desembarcó el segundo batallón, el *Régiment de la Chaudière*, ya

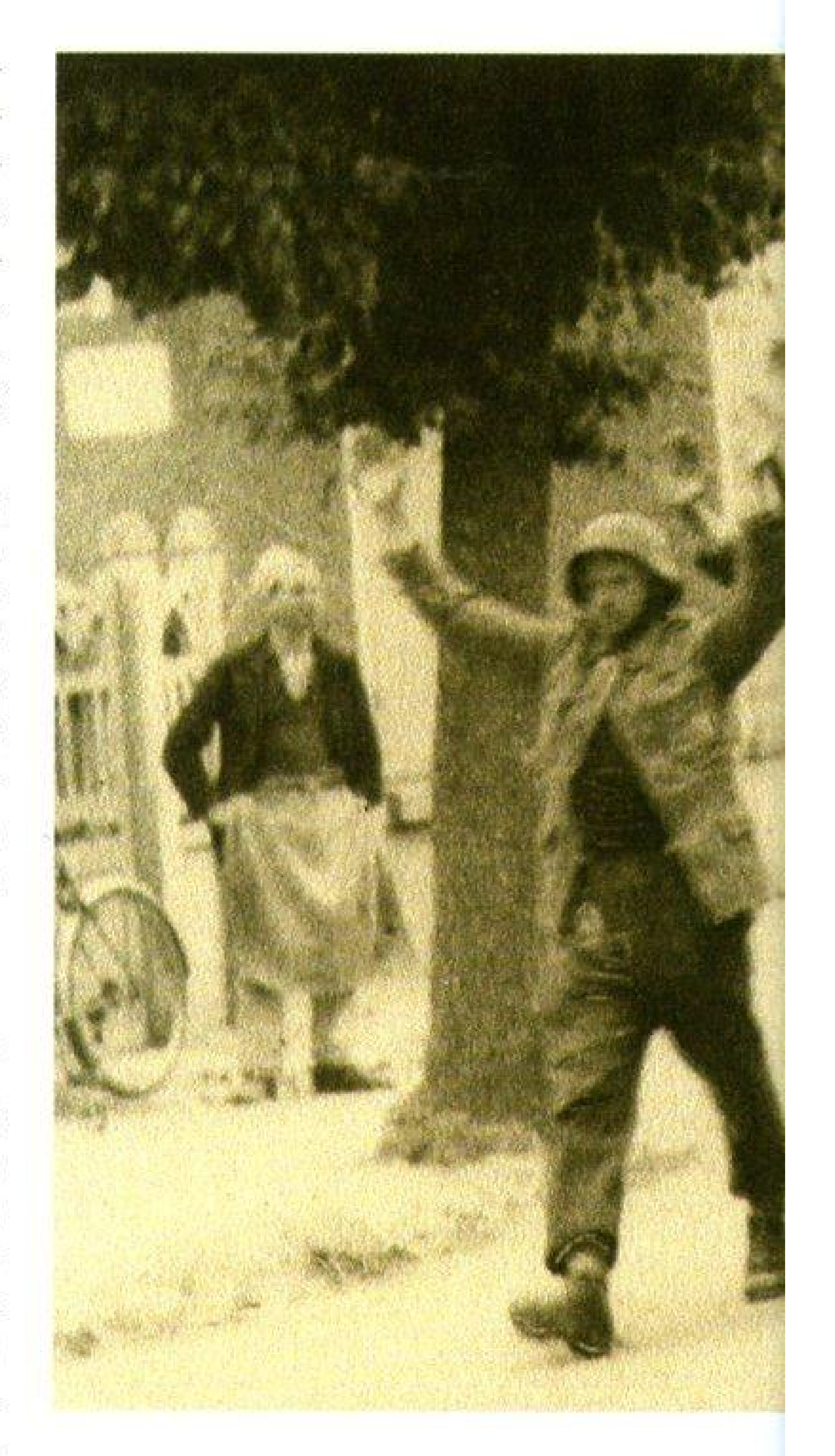
con la marea alta, lo que condujo a que muchas de las lanchas de asalto sufrieran daños en los obstáculos de la playa y se perdiera mucho equipo. Se les unieron los tanques M7 Priest del *14th Field Artillery Regiment* (regimiento de artillería de campaña), cuatro de los cuales fueron inmediatamente destruidos por un cañón de 88 mm desde 1.500 m.

Por fin, a las 10:30 h, Bernières estaba tomada y el flujo de refuerzos aumentaba, lo que condujo a un tremendo atascamiento en las playas, pues las salidas aún no estaban operativas y la marea subía. Al atardecer, el atasco se fue aliviando poco a poco, al ir penetrando las diversas unidades hacia el interior. A las 17:30 h, una compañía del *Queen's Own* alcanzaba Anisy, 10 km al interior.

Los canadienses aseguran Courseulles

La 7ª Brigada desembarcó en Courseulles con dos batallones al frente y uno en reserva, cada uno de ellos apoyado por un escuadrón de tanques anfibios. Dos compañías del *Regina Rifle Regiment* desembarcaron en la primera oleada, enfrente del punto de resistencia 29, apoyadas por tanques anfibios y vehículos blindados. El punto de resistencia 29 era particularmente fuerte pues contaba con un cañón de 88 mm, un cañón antitanque de 75 mm, 3 cañones de 50 mm, 12 emplazamientos para ametralladoras y dos para morteros de 5 cm, muy bien construidos y en posiciones bien escogidas.

Los 19 tanques anfibios que debían apoyar a la Compañía A se hundieron en el trayecto o llegaron a tierra muy alejados, así que dicha compañía se encontró sin apoyo. Tras más de hora y media de intentos infructuosos y elevadas bajas, con la llegada, muy retrasada, de blindados y Centaur, lograron neutralizar las dos posiciones de los cañones de 88 mm y de 75 mm. La Compañía B sí tuvo apoyo de los tanques anfibios desde el momento del desembarco, y logró neutralizar las defensas



de su sector sin mayores problemas y, así, penetrar en la población.

A las 10:30 h, Courseulles se consideraba asegurada, salvo las defensas enfrente de la Compañía A, que resistieron hasta las 13:00 h. A las 15:00 h el batallón alcanzaba Reviers.

La encarnizada resistencia alemana

Las dos compañías que formaban la primera oleada del *Royal Winnipeg Rifles* llegaron a la playa de Graye-sur-Mer poco antes de las 08:00 h, pero, debido a los ya habituales errores de navegación, inicialmente se encontraron sin el apoyo de los tanques. La Compañía B sufrió el 80 % de bajas, y no fue hasta la llegada de la mayoría de los tanques anfibios, alrededor de



Comienza la captura de los primeros alemanes. **La calidad de los defensores de la primera línea costera dejaba mucho que desear y, salvo raras ocasiones, no aguantaron mucho.**

las 11:00 h, cuando la resistencia del punto 31 cedió.

A las 09:30 h desembarcó el 1st *Canadian Scottish Regiment*, que penetró hasta La Valette y Sainte-Croix. A las 12:00 h, el comandante de la 7ª Brigada, el general de brigada Foster, comunicó que el sector *Mike-Nam* estaba despejado, así que la brigada continuó su avance por la tarde. No obstante, el segundo objetivo del día D, la denominada línea Roble, delimitada por la vía de tren Caen-Bayeux, quedó muy lejos.

A modo de ejemplo de la encarnizada resistencia alemana, un solo cañón de 88 mm destruyó seis Sherman cerca de Fontaine. Aunque algunas unidades llegaron a tener a tiro el aeródromo de Carpiquet, la falta de decisión e iniciativa hizo que la oportunidad de tomarlo se perdiera. Tardaría más de un mes en caer.

La tenaz resistencia en las playas y la congestión de tráfico para salir de ellas, había provocado retrasos fatales y, el día 7, las unidades alemanas ya iban a presentar una resistencia mucho más organizada. Los canadienses sufrieron un total de 961 bajas el día D, de ellas 319 muertos.

El desembarco en la playa *Gold*

El sector *Gold* se extendía a lo largo de 17 km de acantilados, con un pequeño puerto de importancia vital, Port-en-Bessin, además de dos playas, en Asnelles (*Jig Beach*) y Ver-sur-Mer (*King Beach*). El objetivo para el final del día D en este sector era la pequeña ciudad de Bayeux, famosa porque en

Los regimientos ingleses

Pese a su denominación, los regimientos de infantería ingleses corresponden más bien al concepto de batallón que rige en otras fuerzas armadas. Su origen se remonta a los primeros reglamentos militares establecidos desde fines del siglo XVII, y los nombres de las unidades se vinculan con los condados donde tienen su cuartel, tales como *Hampshire, East Yorkshire, Dorset,* entre muchos otros.

ella se conserva el tapiz del siglo XI que relata el desembarco en Inglaterra por los normandos del duque Guillermo y su victoria en la batalla de Hastings en el año 1066, la última invasión triunfante en suelo inglés.

De las cuatro brigadas de la 50ª División, dos realizarían el asalto inicial. La 69ª Brigada desembarcaría en *King Beach*. El 6th *Green Howards* asaltaría el punto de resistencia 35, defendido por una compañía de voluntarios rusos, para luego asaltar varias baterías cercanas, y el 5th *East Yorkshires* progresaría a través de La Rivière, defendido por los puntos de resistencia 33 y 34. Los tanques anfibios DD Sherman de los escuadrones B y C del 4th/7th *Dragoon Guards* los apoyarían. El 7th *Green Howards*, con el Escuadrón A de tanques Sherman, los seguiría. También contarían con el apoyo de los *funnies*, en forma de vehículos barreminas y blindados. A causa del estado del mar, las lanchas desembarcaron a los Sherman en la playa, en vez de soltarlos a 5.000 m de ella, como estaba previsto.

En *Jig Beach*, la 231ª Brigada destacaría al 1st *New Hampshires* para asaltar el punto de resistencia 37, y el 1st *Dorsets* asaltaría el punto de resistencia 36, también con el apoyo inestimable de los *funnies*.

Los puntos de resistencia 33, 34 y 35

El desembarco en Ver-sur-Mer (playa *King*) fue inicialmente bien, pero, poco después de llegar a la playa, dos *funnies* fueron destruidos por un cañón de 88 mm que disparaba desde el vecino punto de resistencia 33, lo que causó gran confusión y ralentizó todos los movimientos por la playa. Finalmente, el cañón fue silenciado por un tanque barreminas. El intenso fuego naval de apoyo permitió a los *East Yorkshires* cruzar la playa y tomar el punto de resistencia 33, aunque al coste de 90 bajas, incluidos seis oficiales. Poco después, también caía el punto de resistencia 34, situado alrededor del faro de Mont Fleury. En ninguno de estos puestos defensivos la guarnición superaba los 50 hombres.

Los *Green Howards* tomaron el punto de resistencia 35, tras ser este sometido a un violento fuego por parte de los Sherman y vehículos blindados. Luego avanzaron para neutralizar la batería de Mont Fleury, armada con cuatro piezas rusas de 122 mm, y posteriormente asaltaron la localidad de Crepon, tomando dos baterías de campaña en el proceso.

A las 08:20 h desembarcaba el 7th *Green Howards*, que atacó la batería de Mare Fontaine, armada con cuatro piezas checas de 10 cm. Poco después, la artillería autopropulsada de la división estaba emplazada en la playa y comenzaba a proporcionar un inestimable apoyo a la infantería. Las unidades continuaron progresando lentamente y perdieron cuatro tanques en el cruce del Seulles. A las 16:00 h los alemanes lanzaron un contraataque, apoyado por unos diez caza-carros, denominados *Panzerjäger*, que consiguió detener el avance de la 69ª Brigada al anochecer. Mientras, el 7th *Green Howards* enlazaba con los canadienses.

Los ingleses llegan a Arromanches

La 231ª Brigada se encontró con que la mayor parte de los tanques no la acompañaban al llegar a tierra en Asnelles (playa *Jig*), a excepción de dos Centaur, y con que ambos batallones desembarcaron en el mismo sector de Les Roquettes, defendido por el punto de resistencia 36, alrededor de las 07:30 h. Mientras dos compañías de los *Dorsets* avanzaban por la playa para asaltar las defensas alemanas, fueron batidas por un cañón de 7,5 cm desde el punto de resistencia 37. Siete tanques Sherman fueron rápidamente alcanzados por impactos de artillería, así como un tanque barreminas y un vehículo blindado. Finalmente, la Compañía C logró tomar el punto de resistencia 36, tras flanquearlo, y a las 09:30 h, el batallón tomó Meauvaines. A media mañana había rodeado Arromanches. Las bajas fueron de 128 muertos.



La población francesa celebra la llegada de las tropas aliadas. Vecinos de la localidad de Ouistreham ofrecen bebidas a los soldados británicos que se encaminan hacia el interior.

El *1st Hampshires* atacó el punto de resistencia 37, en Le Hamel, pasadas las 07:30 h, pero se enfrentó a un feroz fuego defensivo desde las posiciones alemanas, que habían soportado sorprendentemente bien el furioso bombardeo naval y aéreo. El cañón antitanque de 7,5 cm destruyó tres tanques barreminas y cuatro Sherman. Las cuatro compañías del batallón quedaron atascadas durante toda la mañana. Finalmente, poco después de las 16:00 h, la Compañía B pudo flanquear la posición alemana y tomarla, tras un duro combate. Después, tomaron el punto de resistencia 38, y al final del día, entraron en Arromanches, escasamente defendido. El batallón había sufrido 182 muertos y muchos más heridos, quedando fuera de combate como unidad.

El tercer batallón de la brigada, el 2° *Devons*, tras desembarcar a las 08:15 h, reforzó a los *Hampshires* y, al atardecer, logró avanzar hasta la carretera entre Arromanches y Bayeux.

A las puertas de Bayeux

El *47th Commando* desembarcó hora y media después de las primeras unidades, pero cuatro de sus 14 lanchas de asalto fueron hundidas, tres por las minas y una por un impacto directo de artillería, sufriendo 72 bajas de un total de 445 hombres. Debido a la enorme confusión reinante en las playas y a la gran cantidad de bajas entre los oficiales, la unidad no pudo alcanzar su objetivo, Port-en-Bessin, hasta el día siguiente, pero no consiguió tomarlo hasta el día 8.

A las 11:00 h comenzó el desembarco del resto de las brigadas, en el sector *King*, que se desarrolló a lo largo de todo el día, debido a la extraordinaria congestión de las playas. A pesar de los retrasos, la división había conseguido gran parte de sus objetivos al anochecer del día D, de tal forma que al amanecer del día 7 era capaz de tomar Bayeux.



LOS VEHÍCULOS ESPECIALES LLAMADOS 'FUNNIES'

La mayor parte de los mandos británicos estaban convencidos de la necesidad de utilizar vehículos especiales para superar los obstáculos y defensas de la playa, sobre todo tras la catástrofe de Dieppe. Había que desarrollarlos a la mayor brevedad.

De hecho, ya en Dieppe se había utilizado un tanque Churchill modificado para intentar neutralizar un obstáculo, sin mucho éxito. De este modo, en agosto de 1942, fue creada la 79ª División acorazada, al mando del Major-General sir Percy Hobart, que poseía una enorme experiencia en vehículos acorazados. En abril de 1943 la división recibió la orden de concentrarse en el desarrollo de vehículos especiales, utilizando tanques Valentine y Matilda, para limpiar minas, destruir obstáculos y desembarcar navegando por sus propios medios. Tras las experiencias iniciales, pronto los vehículos utilizados se limitaron al Sherman y al Churchill, mucho más aptos para las misiones y transformaciones requeridas.
Entre los tanques modificados utilizados en el día D se encontraban los siguientes:
Churchill AVRE (*Armoured Vehicle Royal Engineers*, vehículo blindado de los *Royal Engineers*): este vehículo fue asignado en marzo de 1943 a la 1ª Brigada de asalto y permanecería en servicio hasta el final de la guerra. Básicamente consistía en un Churchill III o IV cuyo cañón fue sustituido por un enorme mortero Spigot de 290 mm, que lanzaba una potente carga explosiva a una distancia máxima de 90 m (denominada popularmente "cubos de basura volantes"). Con una dotación de seis hombres, dos de ellos zapadores que también debían salir del tanque para neutralizar obstáculos, con frecuencia el blindado complementaba su armamento con otros dispositivos, como un gigantesco haz de leña (fascines) para rellenar trincheras o fosos, o una bobina que desenrollaba una tela reforzada para superar terreno blando o demasiado pedregoso.
Churchill y Sherman Crab: los primeros entraron en servicio en enero de 1944, con la 30ª Brigada acorazada. Se basaba en el Scorpion, un tanque barreminas desarrollado a partir del Matilda II (y posteriormente del Grant y Sherman), utilizado en el norte de África. En esencia, la modificación consistía en dos brazos instalados en el frente del tanque, unidos en su extremo por un eje giratorio del que estaban suspendidas cadenas que, al girar a gran velocidad, golpeaban con violencia el terreno por delante del vehículo, haciendo detonar las minas que allí se encontraban. Aunque la teoría era buena, no todas las minas detonaban y los daños en el tren de rodaje del *Crab* ("cangrejo") eran frecuentes. A pesar de ello, tuvieron una notable eficacia para abrir pasillos en los campos de minas y se siguieron utilizando hasta el final de la guerra.
Sherman DD (Duplex Drive, doble propulsión): desarrollado por el ingeniero húngaro Nicolas Strausler, en principio, se utilizaron 600 tanques Valentine, en los que se instaló un dispositivo desplegable en su perímetro, que daba flotabilidad al blindado. No obstante, el Sherman se reveló como un vehículo mucho más adecuado y se modificó en consecuencia. La flotabilidad se conseguía desplegando una cortina reforzada por una estructura metálica que envolvía al tanque, complementada por bombas para mantener la estanqueidad. La cortina se instalaba en unos quince minutos, pero se podía desmontar en pocos segundos una vez alcanzada la tierra firme, para que el cañón del Sherman fuera operativo inmediatamente. La propulsión se realizaba por unas hélices conectadas al motor del vehículo,



que permitían una velocidad máxima de 8 nudos. El tanque DD fue un elemento clave para el éxito del asalto, al aportar a la infantería un apoyo de fuego inmediato en el momento en que esta resultaba más vulnerable, recién desembarcada.

Small Box Girder Assault Bridge ("puente de asalto de vigas de caja pequeña"): se trataba de un Churchill AVRE con un puente de pequeñas vigas suspendido en su frente, que se podía instalar rápidamente para superar fosos o muros antitanque.

Churchill AVRE Carpet Layer ("colocador de alfombras"): se fabricó en dos versiones, con el objeto de desplegar una enorme bobina de tela reforzada por largueros metálicos para superar terrenos muy blandos o muy pedregosos, como el que había propiciado la catástrofe de Dieppe.

Bullshorn Plough ("arado en cuerno de toro"): Se trataba del otro vehículo barreminas, junto con el Crab. Consistía en un dispositivo instalado en el frente de un Sherman o un Churchill IV que araba el suelo por delante del tanque, levantando las minas y desplazándolas a los lados de la trayectoria que seguiría el vehículo, para ser posteriormente desactivadas por los zapadores.

Churchill ARK (Armoured Ramp Carrier, "transportador blindado de rampa"): 50 tanques Churchill fueron modificados eliminándoles la torreta e instalando unas rampas sobre el tren de rodaje, además de rampas móviles delante y detrás, para permitir que otros vehículos sorteasen obstáculos pasando sobre el propio tanque.

Churchill Crocodile: era un Churchill VII cuya ametralladora de casco fue sustituida por un lanzallamas; su depósito de combustible, blindado y sobre dos ruedas, era remolcado por el propio tanque. No llegó a tiempo para participar en el desembarco, aunque sí en la campaña de Normandía; seguiría en servicio con notable éxito hasta el final de la guerra. *[G.N.]*

El Sherman *Crab*. Fue uno de los *funnies* más útiles. Era un tanque levantaminas con un rodillo frontal que giraba a gran velocidad, de tal forma que las cadenas golpeaban el suelo para hacer detonar las minas enterradas y abrir un pasillo.







Juan Vázquez

5 LA SANGRIENTA BATALLA EN LA PLAYA 'OMAHA' Y EL DESEMBARCO EN 'UTAH'

Al oeste del sector designado para los británicos, se extendía por unos 30 km la playa denominada *Omaha*, entre Port-en-Bessin y la desembocadura del Vire. Asignada a los estadounidenses y dividida en siete sectores (denominados *Able*, *Baker*, *Charlie*, *Dog*, *Easy*, *Fox* y *George*) en ella las circunstancias fueron tales que los norteamericanos estuvieron a punto de reembarcar, tras sufrir un número de pérdidas considerado inaceptable. Su tozudez y rigidez estuvieron a punto de costarles la batalla.

Las defensas alemanas en *Omaha*

La playa estaba defendida por elementos de las 716ª y 352ª Divisiones de infantería, unidades mediocres, con menos de la mitad de los efectivos teóricos. En total había quince puntos de resistencia, desde el 60 al 72, posiciones consideradas ligeras. No había posiciones pesadas o artillería pesada. Cada posición contaba con una guarnición de entre 30 y 50 hombres, una o dos piezas antitanque de 75 o 76,2 mm y, puntualmente, un cañón de 88 mm (punto de resistencia 72), una o dos posiciones de mortero de 8 cm, varias de ametralladora (conocidas como *tobruks*), abrigos de personal y trincheras de comunicaciones, rodeadas de alambradas y, en algún caso, obstáculos antitanque.

En total, el sector de playa que iba a recibir el asalto principal, de poco más de 6 km de frente, estaba defendido por dos cañones de 88 mm Pak 43, un cañón ruso de 76,2 mm, cinco cañones de 7,5 cm y tres cañones de 5 cm, además de morteros de 8 cm, 5 cm y ametralladoras MG 42, con unos excelentes sectores de fuego. Una de las mejores bazas de los defensores era el talud de hasta 30 m de altura que dominaba la playa, situación muy diferente de la playa *Utah*, también asignada a las fuerzas estadounidenses, mucho más llana.

Se acerca la hora de la verdad. A bordo de una lancha de desembarco, soldados norteamericanos de la segunda oleada de asalto se acercan a *Omaha*, donde encontrarían una firme resistencia.

Los efectivos estadounidenses

Para asaltar esta posición, las fuerzas norteamericanas eran muy numerosas. No

menos de 34.000 hombres y 3.500 vehículos debían desembarcar en *Omaha* durante el día D. Para el transporte se destinaron 248 lanchas de desembarco de diferentes tipos y modelos. El bombardeo naval estaría a cargo de los acorazados USS *Texas* y USS *Arkansas*, los cruceros británicos HMS *Glasgow* y HMS *Bellona* y los franceses *Montcalm* y *Georges Leygues*, además de doce destructores y un grupo de apoyo cercano, compuesto por 69 embarcaciones de diversos tipos (lanzacohetes, cañoneros, entre otros).

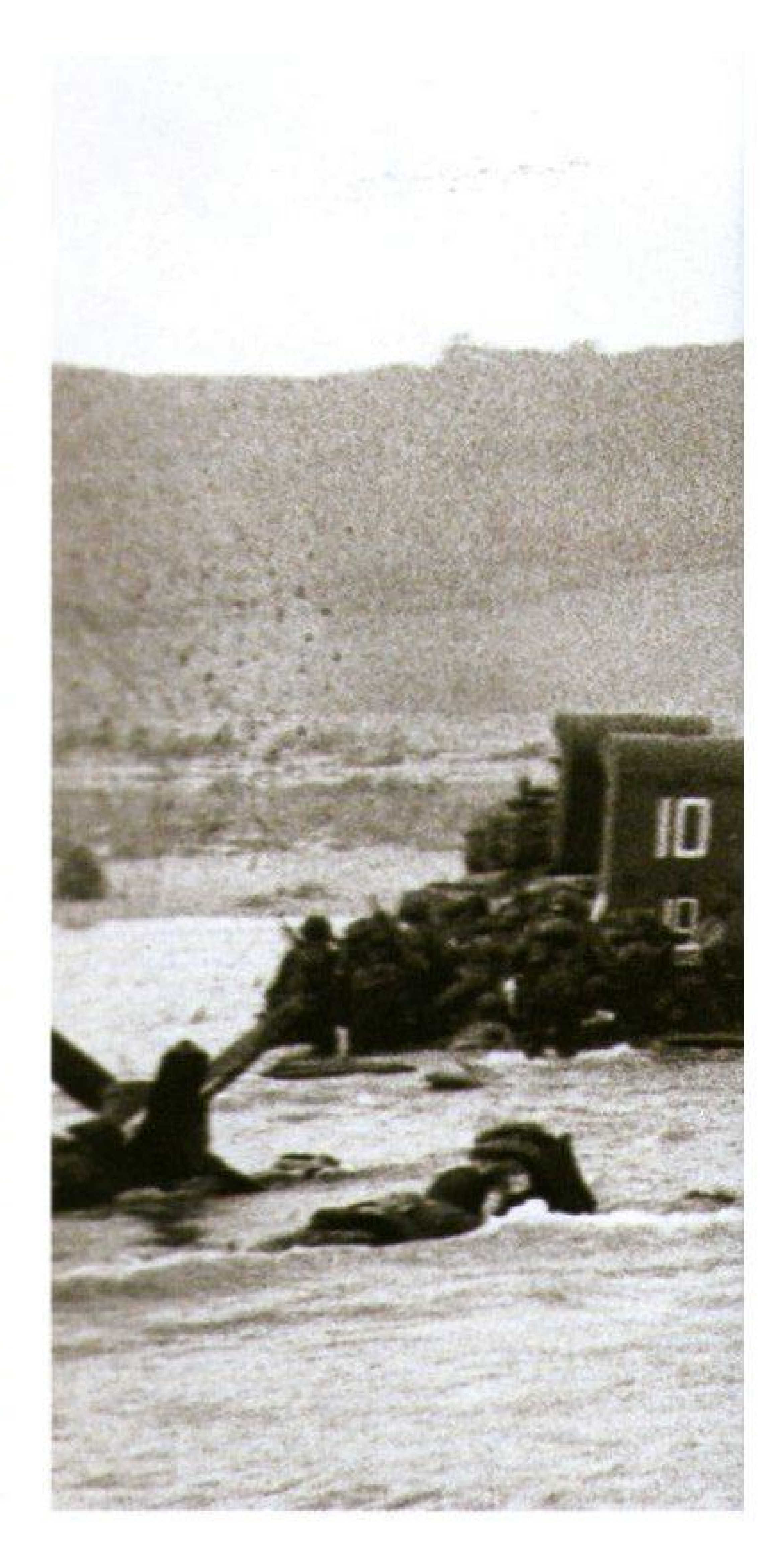
El plan de asalto contemplaba el empleo de unidades de las dos divisiones asignadas. La 1ª de infantería estaba representada por el *16th Regimental Combat Team* ("equipo regimental de combate"), un regimiento reforzado que asaltaría los sectores orientales, *Easy Red* y *Fox Green*. La 29ª División de infantería desplegaba otra unidad similar, el *11th Regimental Combat Team*, sobre los sectores occidentales, *Dog Green*, *Dog White*, *Dog Red* y *Easy Green*. El 2nd *Ranger Battalion* debía asaltar la batería de Pointe du Hoc y una compañía *ranger* desembarcaría en el sector *Charlie*.

Un comienzo accidentado

El proyectado devastador bombardeo aéreo no fue eficaz. A las 06:00 h, 448 bombarderos B 24 Liberator debían lanzar 1.285 toneladas de bombas, pero, debido a las nubes bajas, 117 no encontraron sus objetivos y los otros lanzaron su carga un kilómetro al interior. Sólo una bomba cayó cerca del punto de resistencia 62. Todo quedaba en manos de la infantería.

Eran poco más de las 06:30 h. La primera oleada del 116° Regimiento, compuesta por unidades de infantería y zapadores, estos con la misión clave de abrir pasillos en los obstáculos y campos de minas, sufrió elevadísimas pérdidas. Su objetivo eran los tres sectores *Dog* (*Green*, *White* y *Red*) y *Easy Green*.

Varias lanchas fueron hundidas por el fuego de artillería o al chocar con las minas situadas en los obstáculos. Las ametralladoras se concentraron sobre varias lanchas, diezmando a sus ocupantes. Los últimos momentos sobre estas ya habían sido un infierno para muchos de sus ocupantes, en medio de un fuerte oleaje, después de haber pasado demasiadas horas embarcados.



Además, varias unidades desembarcaron en el punto equivocado, algo demasiado frecuente el día D. Peor aun, al encontrarse en una zona no prevista, los norteamericanos carecerían de iniciativa para adaptarse a las nuevas circunstancias e intentar progresar en el ataque.



Una de la famosas fotos de Robert Capa. Tropas estadounidenses desembarcan cubiertas por varios tanques Sherman dotados de un dispositivo de vadeo profundo.

Trescientos metros infernales

Atravesar los aproximadamente 300 m de playa, hasta la seguridad relativa de la base del talud que cerraba el arenal, no se conseguía en menos de tres o cuatro minutos, bajo el fuego de ametralladora y mortero, y las bajas en ese trayecto fueron inmensas. Varias compañías quedaron con un tercio de sus efectivos en pocos minutos. La compañía de *Rangers* asaltó el punto de resistencia 73, en la playa *Charlie*, a la altura de Vierville, sin conseguir tomarlo hasta el mediodía, con la ayuda de un batallón del 116° Regimiento, perdiendo dos tercios de sus efectivos en el proceso.

Un elemento fundamental en el desastre inicial fue la poca eficacia de los tanques en las playas. Contrariamente a las órdenes recibidas, los blindados del *743th Tank Battalion* fueron desembarcados en la misma playa por las lanchas de desembarco de tanques, en vez de navegar por sus propios medios. Una lancha de desembarco de tanques fue hundida con sus cuatro vehículos y otros 10 Sherman fueron destruidos a los pocos minutos de ser desembarcados. Cuando llegó la segunda oleada, a las 07:00 h, la situación era crítica. A pesar de las graves



Ayuda a los caídos. **Un soldado norteamericano, herido al intentar superar la primera línea defensiva alemana, es ayudado a salir del agua por sus compañeros.**

pérdidas, la primera oleada estaba clavada en la playa, sin haber conseguido progresar.

Los puntos de resistencia 61 y 62

Las compañías de la primera oleada del 16° Regimiento desembarcaron en *Easy Red* y *Fox Green* y, debido a las desviaciones sufridas en la aproximación; lo hicieron muy cerca de la salida de Colleville, cubierta por los puntos de resistencia 61 y 62. El fuego de ametralladora y mortero del punto de resistencia 62 fue mortífero. Sólo la Compañía E tuvo 105 muertos en pocos minutos. En total, de los 450 hombres que desembarcaron en *Fox Green*, más de 200 fueron bajas en los primeros minutos.

Para empeorar las cosas, la mayor parte de los tanques Sherman del 741° Batallón que debían apoyar el asalto se hundieron debido a las condiciones del mar. Sólo dos lograron llegar a la playa. Pronto se les unieron los tanques de la Compañía A, que no eran anfibios y fueron desembarcados en la misma playa.

Los alemanes no dispararon hasta que las tropas de asalto tenían el agua por la rodilla. Una pieza de 5 cm, cuidadosamente camuflada, servida por veteranos del frente oriental, se mostró muy eficaz contra los Sherman y la infantería. A las 07:00 h, la mitad de la primera oleada del 16° Regimiento estaba clavada en la playa. La otra mitad estaba muerta.

La segunda oleada

Era fundamental que la primera oleada dejase sitio a la segunda, para evitar el caos y la congestión, sobre todo porque la playa iba a estrecharse al subir la marea (el nivel del agua subiría 2,5 m a las 08:00 h).

En el sector de Vierville, objetivo del 116° Regimiento, junto con dos compañías del



Consolidación de la cabeza de playa. **Las tropas que desembarcaron en *Omaha* a partir del día 7 se encontraron con un panorama muy diferente al del día 6.**

2° Batallón y el 5° Batallón *Ranger*, la segunda oleada desembarcó muy dispersa y confusa. Ante el fracaso de la primera oleada y la intensidad y precisión del fuego defensivo, muchos soldados simplemente se parapetaron, lo mejor que pudieron, detrás de los obstáculos de la playa, en medio de la creciente marea. El 2° Batallón *Ranger* realizó una carga suicida y fue masacrado, perdiendo más de la mitad de los efectivos, sin obtener nada a cambio.

A partir de las 07:30 h, con la llegada de las unidades de Estado Mayor, incluido al general de brigada Cota, se intentó restablecer el orden mínimamente. Los soldados norteamericanos, privados de sus oficiales y ante una situación no prevista, se mostraban inermes, incapaces de tomar iniciativas particulares, ni reaccionar ante lo novedoso o inesperado.

El mortífero fuego defensivo seguía cayendo sobre los atacantes. Nada más llegar a la playa, las lanchas de desembarco de infantería 91 y 92 fueron hundidas en pocos minutos, cargadas de muertos y heridos. La segunda oleada del 16° Regimiento no tuvo mejor suerte que sus vecinos. La mayor parte de las lanchas llegó a *Fox Green*, enfrente del punto de resistencia 61. A pesar de las bajas, el número de tropas de asalto iba en aumento y los oficiales sobrevivientes iban consiguiendo crear algo de orden. El creciente fuego de los asaltantes, unido al continuo bombardeo, cada vez más preciso, de las unidades navales, comenzó a pasar factura en las defensas alemanas, que iban sufriendo cada vez más bajas.

Un punto de inflexión

A las 09:00 h, el general Bradley, comandante del 1er Ejército, consideró seriamente el reembarque de los sobrevivientes de

***Omaha* tras la consolidación de la cabeza de playa.**
Se agolpan los buques de transporte, imprescindibles para mantener el flujo de suministros necesario. Largas filas de vehículos se forman en la playa, mientras los globos cautivos protegen a la fuerza de desembarco de posibles ataques aéreos alemanes.

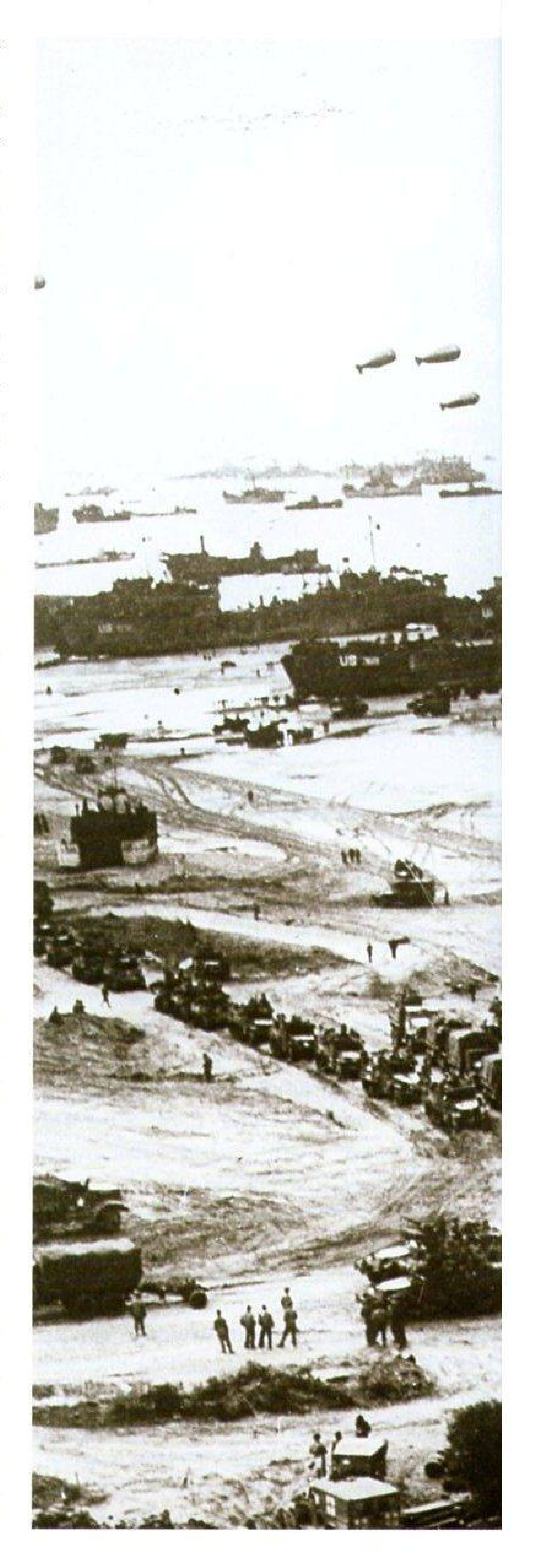
la playa *Omaha*, para redistribuir las fuerzas en *Utah* y *Gold*. No era para menos. El caos en las playas era total, las bajas, tanto en hombres como en material, elevadísimas, las tropas estaban clavadas en el talud, incapaces de superar las defensas. El fantasma de Dieppe estaba presente. Pero, media hora más tarde, la situación había cambiado y Bradley decidió mantener la ofensiva prevista.

En efecto, en varios puntos de *Dog White*, elementos aislados del 116° Regimiento y del 5° de *Rangers* habían conseguido superar las alambradas y penetrar en el sistema defensivo alemán, bastante débil en ese sector. Asimismo, los sobrevivientes del 2° de *Rangers*, apoyados por el tiro directo de los cañones de 14 pulgadas del USS *Texas*, lograron alguna penetración en su sector. A las 09:00 h, las alturas al nordeste de Vierville estaban en manos de los norteamericanos. En *Easy Red*, por fin, fueron conscientes también de la debilidad de la defensa entre el punto de resistencia 62 y el 66 y, apoyados por el formidable fuego naval, varias unidades lograron penetrar y atacaron las defensas alemanas a través de las trincheras de comunicación. La mayor penetración en *Omaha* se conseguiría aquí, a cargo de la Compañía G del 16° Regimiento.

La frase del coronel Taylor, al llegar con la segunda oleada a las 08:15, señala, claramente, la situación en *Omaha*: "dos clases de hombres quedan en la playa: los muertos y los que van a morir".

Las salidas de la playa F1 y E1

A las 09:00 h, el débil punto de resistencia 60 (con poco más de 30 hombres de dotación) era tomado, tras el asalto combinado de infantería y zapadores, apoyados por tanques y el fuego de los destructores. La defensa alemana comenzaba a desmoronarse. A esa misma hora se consolidaba una de las salidas de la playa (F1), la más cercana al punto de resistencia 60. No obstante, las oleadas sucesivas ten-







Las playas tras el desembarco.
Cadáveres de los que no lograron salir de ellas y vehículos fuera de combate. Al fondo se aprecian las numerosas defensas de playa alemanas.

drían graves dificultades. Toda la artillería y muchas de las posiciones alemanas estaban intactas y batían grandes sectores de la playa. El 111° Batallón de artillería de campaña (con doce obuses de 105 mm) se perdió a bordo de los vehículos anfibios que lo transportaban, hundidos por el violento fuego defensivo y la acción del mar, así como la mitad del 7° y del 58° Batallón acorazado de artillería de campaña.

Las unidades norteamericanas de la segunda oleada lograron penetrar lentamente por el sector oriental, flanqueando los puestos defensivos. A las 10:00 h, el ataque de infantería, zapadores y cañones antiaéreos de 37 mm en tiro rasante, logró neutralizar las defensas de los puntos de resistencia 64 y 65. La salida E1 estaba ya en manos estadounidenses. El flujo de refuerzos era continuo. A pesar del fuego, del atascamiento y caos en las playas y de la confusión reinante en el Estado Mayor, la enorme potencia de fuego de las unidades asaltantes se iba imponiendo. El fuego naval se hizo mucho más preciso y decisivo a partir de las 11:00 h.

La ardua consolidación de una cabeza de playa

Sin embargo, penetrar hacia el interior era muy costoso debido a la tenaz resistencia alemana. El 5° de *Rangers* fue detenido por tres ametralladoras. El 116° Regimiento también intentaba, sin resultados, penetrar hacia Vierville, Saint-Laurent y Colleville. En esta última población los alemanes contraatacaron, rechazando a los norteamericanos y capturando varios prisioneros. Además, lograron llevar algunos refuerzos al punto de resistencia 62, que era un auténtico bastión frente a las tropas de invasión.

Un contraataque de cinco blindados Marder hacia Vierville fue detenido en última



Paramédicos en la playa de *Utah*. Efectivos de sanidad administran los primeros auxilios a los heridos durante el desembarco. En estos casos, la asepsia era secundaria.

instancia por el fuego naval. Finalmente, hacia las 14:00 h, la denominada salida D1, en dirección a Vierville, fue asegurada. La población también fue tomada por la tarde, así como el punto de resistencia 70, que los defensores habían abandonado tras el intenso bombardeo naval. Alrededor de las 15:00 h, rodeado por tanques e infantería y aislado ya del resto del sistema defensivo, el punto de resistencia 62 cayó, abriendo la ruta hacia Colleville.

Al final del día, se había establecido una débil cabeza de playa en *Omaha*, pero a un precio altísimo. La cifra oficial fue de 3.881 bajas (los zapadores, por ejemplo, sufrieron el 40 % de bajas).

Las primeras acciones en la playa *Utah*

En la playa denominada *Utah* las cosas se desarrollaron de forma muy diferente. Antes de producirse el desembarco propiamente dicho, la primera misión consistió en tomar los islotes de Saint-Marcouf, en los que se pensaba que los alemanes tenían una batería o, al menos, un puesto de observación.

A las 04:30 h cuatro exploradores se aproximaron en botes de goma, para marcar las zonas de desembarco de una pequeña fuerza de 132 hombres, a bordo de cuatro lanchas de asalto. A las 05:30, los islotes, en los que no había un solo soldado alemán, estaban consolidados, aunque 19 norteamericanos fueron bajas a lo largo del día debido a las minas.

A las 04:55 h las lanchas de desembarco se encaminaban hacia la playa *Utah*, bajo un cielo nublado, con un moderado viento del oeste y olas de un metro y medio. A lo largo de las siguientes seis horas desembarcaría un total de 24 oleadas de lanchas. A las 05:50 se desató el infierno so-

'El día más largo' de Ryan

Cornelius Ryan, que había sido corresponsal de guerra en Europa y el Pacífico, era conocedor de la fórmula capaz de convertir un libro dedicado a la historia militar en un éxito de ventas. Sin dejar a un lado el necesario trabajo de investigación, Ryan daba una especial importancia a los testimonios de los veteranos, dotados de gran dinamismo. Su primera obra de investigación fue utilizada como base para realizar el guión de la película *El día más largo (The Longest Day,* 1962), una obra colectiva que contó con la intervención de tres directores. Andrew Marton se encargó de rodar las escenas donde el personal estadounidense era el protagonista, Ken Annakin el británico y, finalmente, Bernhard Wicki el alemán.

bre los defensores de la playa, cuando comenzó el bombardeo naval, mientras 276 tanques Marauder descargaban con inusual precisión 4.400 bombas de 125 kg.

Durante la aproximación, las minas hundieron una de las lanchas guía y la lancha 597, con sus cuatro tanques Sherman. Debido a las condiciones del mar, el resto de los Sherman se lanzaron al agua a menos de 3 km de la playa. Mientras las oleadas de desembarco se aproximaban, 32 Sherman y 37 tanques M7 autopropulsados se unieron al bombardeo, desde sus buques de transporte. Cuando las lanchas se encontraban a unos 500 m de la playa, 17 lanchas de desembarco de tanques descargaron una devastadora salva de más de 1.000 cohetes de cinco pulgadas.

Escasa resistencia, tras el devastador bombardeo

Tan devastador bombardeo destrozó gran parte de las defensas de la playa y neutralizó muchas fortificaciones y posiciones alemanas. Pero creó también una gran confusión entre las lanchas de desembarco, que además acusaron el hundimiento de una de las lanchas guía, por lo que muchas unidades desembarcaron casi un kilómetro más al sur de sus posiciones originales.

A las 06:30 h, desembarcaron las primeras oleadas, junto con 28 Sherman, cerca del punto de resistencia 5. Desde este punto, parcialmente demolido por el bombardeo, sólo se hizo un esporádico fuego de ametralladora y mortero sobre la infantería norteamericana. El único cañón de 88 mm, dañado por el bombardeo, solamente pudo disparar un proyectil (que dejó fuera de combate a un Sherman) antes de averiarse definitivamente. Finalmente, tras sufrir un nuevo bombardeo naval, el punto de resistencia 5 fue sobrepasado y sus defensores, hechos prisioneros.

A diferencia de *Omaha*, en *Utah* no había un talud que dominara la playa. Su única desventaja la constituían las extensas zonas inundadas de la retaguardia, que hacía prioritaria la toma y consolidación de algunas de las siete salidas que poseía la playa.

En la zona donde varias unidades habían desembarcado por error se encontraba el general Roosevelt, comandante adjunto de la división, que, dándose cuenta de la débil defensa en ese sector, reorientó al resto de las oleadas de desembarco.

En general, tras el devastador bombardeo, hubo poca oposición en la playa, el principal problema para los americanos fue la limpieza de los campos de minas, tarea que costó cara a los zapadores. Al final del día D, más de 20.000 soldados habían desembarcado en *Utah*, así como unos 1.700 vehículos (menos de la mitad de lo inicialmente previsto). La 4ª División sufriría poco más de 200 bajas durante todo el día.

El único problema que persistió fue el esporádico bombardeo por parte de baterías alemanas situadas en la península de Cotentin, que, con mayor o menor intensidad, se prolongaría durante casi dos semanas. A modo de ejemplo, la batería de Saint-Marcouf continuó haciendo fuego y rechazando varios asaltos norteamericanos hasta el día 11, en que su dotación se retiró tras quedar aislada. Los estadounidenses no se dieron cuenta de ello hasta el día siguiente.

El balance estadounidense del primer día de invasión

Una vez asegurada la playa, la siguiente misión de la división era enlazar con los paracaidistas, labor que llevaría más tiempo del esperado, a pesar de que la resistencia demostró ser mucho más débil que en otros sectores.

En conjunto, puede concluirse que las operaciones en la península de Cotentin tuvieron éxito debido a la enorme superioridad en hombres y medios por parte de los norteamericanos, contra una resistencia alemana mayor de la esperable por parte de tropas de segunda categoría. La 101ª División había fracasado en su misión de



Tropas estadounidenses abandonan *Omaha*. **Una vez superada la resistencia alemana en la playa, columnas de infantería se encaminan hacia el interior de Normandía por el sector de Vierville.**

establecer una cabeza de puente sobre el Douve, aunque se había hecho fuerte alrededor de Foucarville y Saint-Côme-du-Mont. Sainte-Mère-Eglise estaba en manos de la 82ª, pero esta unidad también había fracasado en establecer una cabeza de puente sobre el canal Merderet. Ambas divisiones tuvieron cuantiosas bajas, sólo en el día D, y quedaron fuera de combate como tales durante varios meses.

Los desembarcos en la playa *Utah* fueron un éxito debido, sobre todo, al devastador apoyo aéreo y naval, y la débil defensa alemana en el sector. No obstante, la resistencia alemana, el continuo bombardeo sobre la playa por parte de las baterías que permanecieron operativas varias semanas y la necesidad de desviar fuerzas para apoyar a las unidades de paracaidistas, hicieron que los objetivos para el día D no se cumpliesen y que la descarga de material prevista quedase muy por debajo de las expectativas. El objetivo final de los alidados de asegurar la península de Cotenin y capturar Cherburgo no se lograría hasta el 1 de julio.

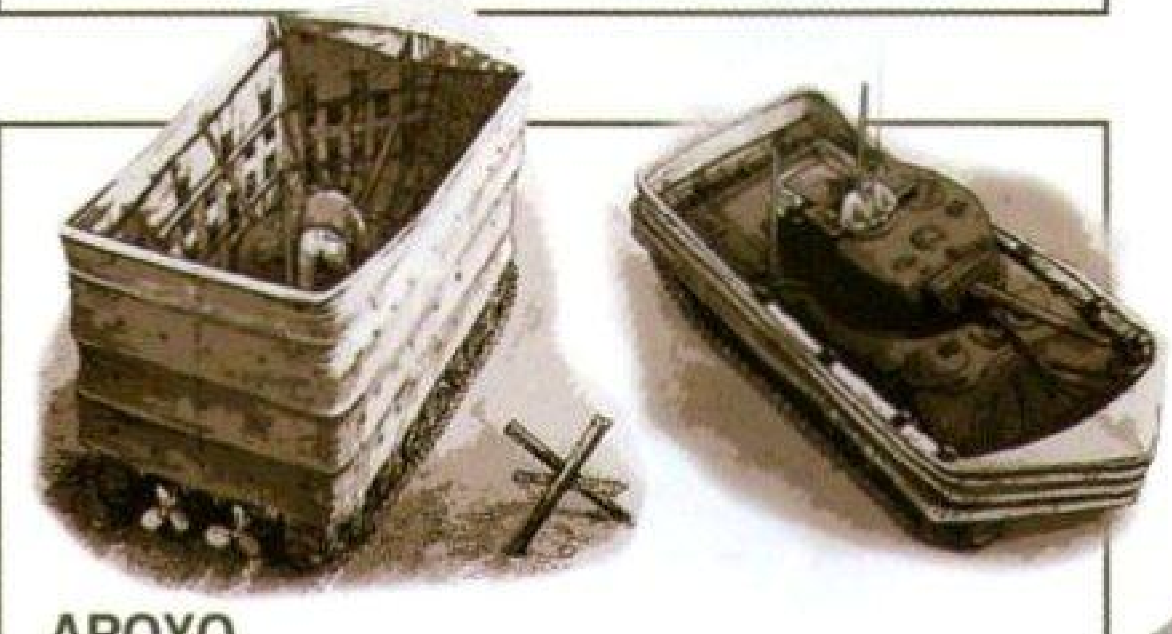
CAMPAÑA

SANGRIENTA BATALLA EN LA GRAN PLAYA DE 'OMAHA'

En la playa *Omaha* tuvieron lugar los combates más reñidos del día D. El sector que iba a recibir el asalto principal estaba muy bien defendido. Los norteamericanos estuvieron a punto de reembarcar ya que estaban sufriendo muchas pérdidas.

LA PLAYA OMAHA

La playa Omaha era el objetivo de la 1ª División de infantería estadounidense. Estaba, como toda Normandía, débilmente defendida, pero el talud que dominaba la playa otorgaba cierta ventaja al defensor.



APOYO

El único apoyo fueron los pocos carros Sherman DD que pudieron llegar a tierra.

Sherman DD *(duplex drive)*

- Peso: **35 t**
- Dotación: **5 hombres**
- Armamento: **1 cañón de 75 mm y 3 ametralladoras**
- Blindaje máximo: **70 mm**
- Velocidad: **45 km/h en carretera; 8 km/h en el agua**

Bombarderos pesados 637 toneladas de bombas

USS *Texas* y destructores

Pointe du Hoc

Vierville

St. Laurent

Colleville

Longueville

Houteville

Formigny

Mosles

Trevières

Zona inundada

Zona de bombardeo del B24

Zona de tiro de la marina de: **5.50 h a 6.20 h**

BOMBARDEO AÉREO

Fue un fracaso. Las bombas cayeron muy alejadas de sus objetivos, dejando las defensas intactas. El desprecio norteamericano por los carros especializados, los funnies, contribuyó a hacer que el desastre estuviese muy próximo.



LOS SOLDADOS

Tuvieron que vadear los últimos metros, bajo el fuego de mortero y ametralladora, que causaron muchas bajas.


Caen
FRANCIA
Bombardero B-26
Dotación: 6 hombres
Armamento: 6-10 ametralladoras de 12,70 mm y hasta 2.500 kg de bombas
Velocidad: 440 km/h
Autonomía: 2.100 km
Bombardero B-25
Dotación: 6-7 hombres
Armamento: 6-10 ametralladoras de 12,70 mm y hasta 2.000 kg de bombas
Velocidad: 360 km/h
Autonomía: 1.850 km
Una vez en tierra, quedaron clavados durante largas horas al pie del talud, incapaces de avanzar hacia el interior, mientras las bajas se amontonaban. La orden de reembarque estuvo muy cerca.
OMAHA
Vierville
D St. Laurent
E Colleville
F
G Port-en-Bessin


LGTH. 13 FT 10''
HT. 6 FT. 4''
WTH. 6 FT 11''
WT. LBS.
TONS CWT



Carlos Caballero Jurado

6 LA VISIÓN DE LAS FUERZAS ALEMANAS SOBRE EL DÍA D

A pesar de que los estudios de carácter histórico de los acontecimientos del 6 de junio de 1944 se centran en la visión aliada del desembarco, es interesante contemplar, aunque sea someramente, la visión de las fuerzas alemanas sobre la invasión de Normandía. Conviene recordar que, si bien los alemanes eran conscientes de la inminencia del ataque, los servicios de inteligencia aliados habían realizado una muy buena labor para despistarlos en cuanto al lugar en que este habría de producirse.

Un grave error de apreciación

Los servicios de escucha del 15° Ejército habían captado los mensajes radiados por la BBC alertando de la inminencia de la operación aliada y esta unidad había sido puesta en estado de alerta. Pero el convencimiento de que el desembarco se produciría en el sector de Calais era tan grande que nadie había avisado al 7° Ejército, por lo que, consecuentemente, fue sorprendido completamente por el inicio de la invasión.

Por otra parte, los meteorólogos alemanes habían asegurado que las condiciones atmosféricas iban ser tan adversas que la posibilidad de un desembarco enemigo era nula. Tranquilizado por esta opinión, el mariscal Rommel había partido de viaje hacia Alemania y buena parte de los mandos del 7° Ejército habían dejado sus puestos de mando porque se iban a reunir en Rennes para celebrar un *Kriegspiel* (juego de guerra) cuyo tema, claro está, era cómo rechazar un desembarco enemigo. Sin embargo, la intensidad de los ataques aéreos realizados a partir del 2 de junio sobre todas las fortificaciones costeras de alguna importancia entre Cherburgo y Calais había despertado sospechas en el 7° Ejército y varios de sus oficiales estaban en atenta vigilia en su cuartel general.

Los generales norteamericanos (sentados atrás, de izquierda a derecha) Courtney Hodges, George Marshall y Dwight Eisenhower, comprueban los efectos del bombardeo sobre Normandía.

Las primeras señales de alarma

A la 01:10 h del día 6, en el cuartel general del general Marcks se recibió la primera señal de alarma: la 716ª División infor-

maba del lanzamiento de paracaidistas enemigos entre el Orne y el Dives. Apenas 20 minutos después era la 709ª División la que informaba de sucesos análogos en la zona de Sainte-Mère-Eglise. Marcks alertó inmediatamente al general Dollman, del 7° Ejército, y al mariscal von Rundstedt, el comandante en jefe para el oeste. Este, a su vez, alertó a la 12ª División Panzer SS *Hitlerjugend* y a la División *Panzerlehr* a las que dio órdenes de marcha, algo que en teoría no podía hacer por ser ambas unidades dependientes del alto mando de la *Wehrmacht*. De hecho, a las 06:00 h el mariscal Jodl, jefe de operaciones del *Oberkommando der Wehrmacht* (OKW, alto mando de las fuerzas armadas), llamó a von Rundstedt para decirle que no podía disponer de esas dos unidades que, de haberse cumplido los deseos de Rommel deberían haber estado acantonadas en torno a Carentan y Bayeux, respectivamente.

El general Feuchtinger, de la 21ª División Panzer, había sido alertado por la vecina 716ª División sobre el lanzamiento de paracaidistas a las 01:20 h. Dadas las limitaciones del empleo de las tropas acorazadas, Feuchtinger, que ya había enviado parte de su infantería hacia el área amenazada, no dio orden de dirigirse a la zona entre el Orne y el Dives a su 22° Regimiento Panzer hasta las 06:30 h. En ese preciso momento las divisiones desplegadas en la costa informaron angustiadas al general Marcks que estaban sufriendo un aterrador ataque aéreo y de artillería naval, y que, frente a ella, se desplegaba una inmensa flota anfibia dispuesta a asaltar las playas.

Lucha en varios flancos

Es casi imposible describir los efectos del bombardeo aéreo y naval sobre las tropas y las defensas costeras: muchas posiciones quedaron destruidas, muchas armas se transformaron en chatarra, las unidades quedaron aisladas, la moral de muchos hombres se quebró, la red de transmisiones dejó prácticamente de funcionar. Debido a la intensidad del fuego enemigo, las tropas de la línea costera quedaron tan aisladas de la retaguardia y entre sí, como si estuvieran en pequeñas islas. La única batería de costa en la zona que hubiera podido responder al fuego naval, la de Longues, fue atacada simultáneamente por cuatro buques de línea enemigos y silenciada.

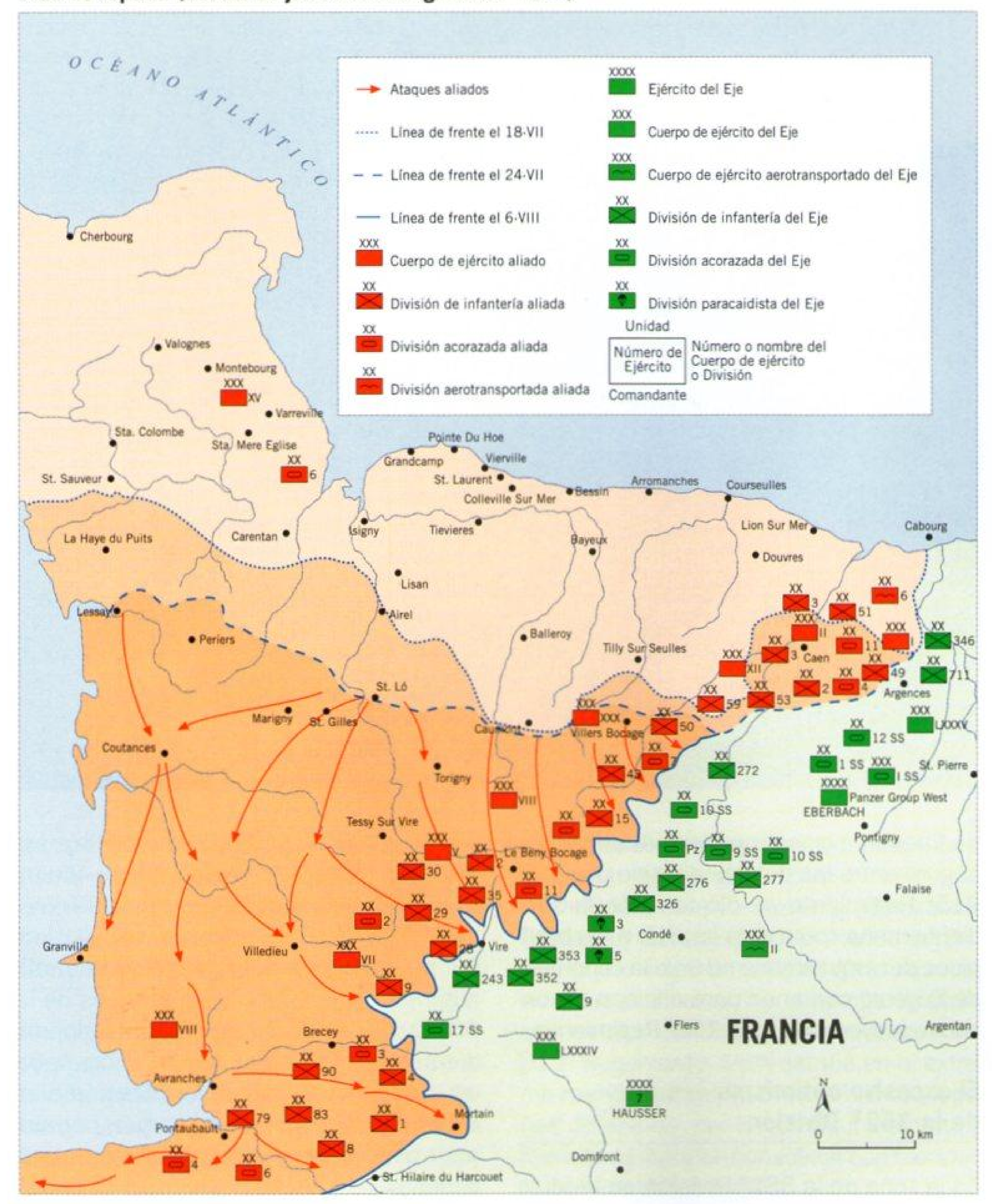
La 716ª División recibió el golpe más contundente, pues además de los paracaidistas lanzados sobre su flanco dere-



Geschutzwagen Lorraine Schlepper

Cañón autopropulsado de la 21ª Panzer. Los alemanes utilizaron muchos de los tanques y vehículos acorazados capturados a los franceses.

Plan de ruptura (del 22 de julio al 6 de agosto de 1944)



cho, entre el Orne y el Dives, sus hombres iban a tener que vérselas con los británicos, canadienses y norteamericanos desembarcados en los sectores *Sword*, *Juno*, *Gold* y *Omaha*. La 352ª también empleó sus dotaciones contra los desembarcados en *Juno*, *Gold* y *Omaha*. Los sectores de *Sword* y *Juno* estaban defendidos por el 736° Regimiento, que en la zona de *Juno* enlazaban con el 915° Regimiento, que por su parte extendía su área de responsabilidad al sector de desembarco *Gold*.

Aunque los británicos en *Sword* y los canadienses en *Juno* desplazaron a ambos regimientos alemanes de sus defensas costeras, la resistencia germana fue lo suficientemente tenaz como para evitar que el enemigo realizase una rápida conquista



Caen en junio de 1944. La ciudad es atacada por la aviación aliada. Luego seguiría una lucha casa por casa que se prolongaría por varias semanas.

de Caen e, incluso, que lograra un enlace seguro entre las dos cabezas de playa. El 915° Regimiento se dio también la suficiente maña como para impedir a los británicos desembarcados en *Gold* la conquista de Bayeux, contando para ello con el concurso de elementos del 726° Regimiento.

El excesivo optimismo de la 352ª División

En la zona de la 352ª División se produjo el desembarco en el sector *Omaha*, así como la toma de la batería de Pointe du Hoc. A los germanos les pareció mucho más posible controlar aquí la situación, porque a los norteamericanos les resultó muy difícil romper la línea de defensas costeras en *Omaha*. El optimismo de la 352ª División se debía no sólo al duro castigo que infligió al enemigo en las mismas playas, sino también a que el 916° Regimiento, mantenido en reserva al oeste de Bayeux, pudo ser enviado inmediatamente al contraataque. Así, este fue apoyado por elementos del 726° Regimiento (en cuyo sector no se había producido desembarco alguno), por el Grupo caza-tanques de la 352ª, por uno de los batallones independientes de zapadores que se encontraba en la zona en tareas de fortificación e incluso por el primer batallón que, pedaleando a muy buen ritmo, llegó a la zona procedente del área de despliegue de la 30ª Brigada rápida.

Estos contraataques, que hubieran podido echar al mar a los norteamericanos, muy precariamente instalados en las playas, acabaron siendo frenados en seco por el demoledor fuego de la artillería naval aliada. Pero durante algunas horas pareció que, al menos en *Omaha*, la derrota del desembarco era posible y a las 10:00 h el mando de la 352ª División había radiado



Tras el bombardeo. Caen, la capital y principal ciudad de la Baja Normandía, quedó devastada por las bombas y los combates posteriores. Después de la guerra sería totalmente reconstruida.

un optimista mensaje al Cuerpo de Ejércitos afirmando que, en su sector, el desembarco era un completo fiasco.

Confusión al este del río Vire

Al este del Vire, la situación era mucho más confusa. El gran número de paracaidistas norteamericanos lanzados en la zona había generado una gran confusión táctica. En toda el área que tiene por centro Sainte-Mère-Eglise, los elementos de la 91ª División aerotransportada y del 6º Regimiento paracaidista alemanes trataban de encontrar a los paracaidistas norteamericanos, aunque ellos mismos tampoco sabían muy bien dónde se encontraban.

Señal evidente de la confusión fue el hecho de que el comandante de la 91ª División, general Falley, encontrara la muerte a manos de un grupo de paracaidistas norteamericanos, cuando a primeras horas del día regresaba a toda prisa desde Rennes a su puesto de mando.

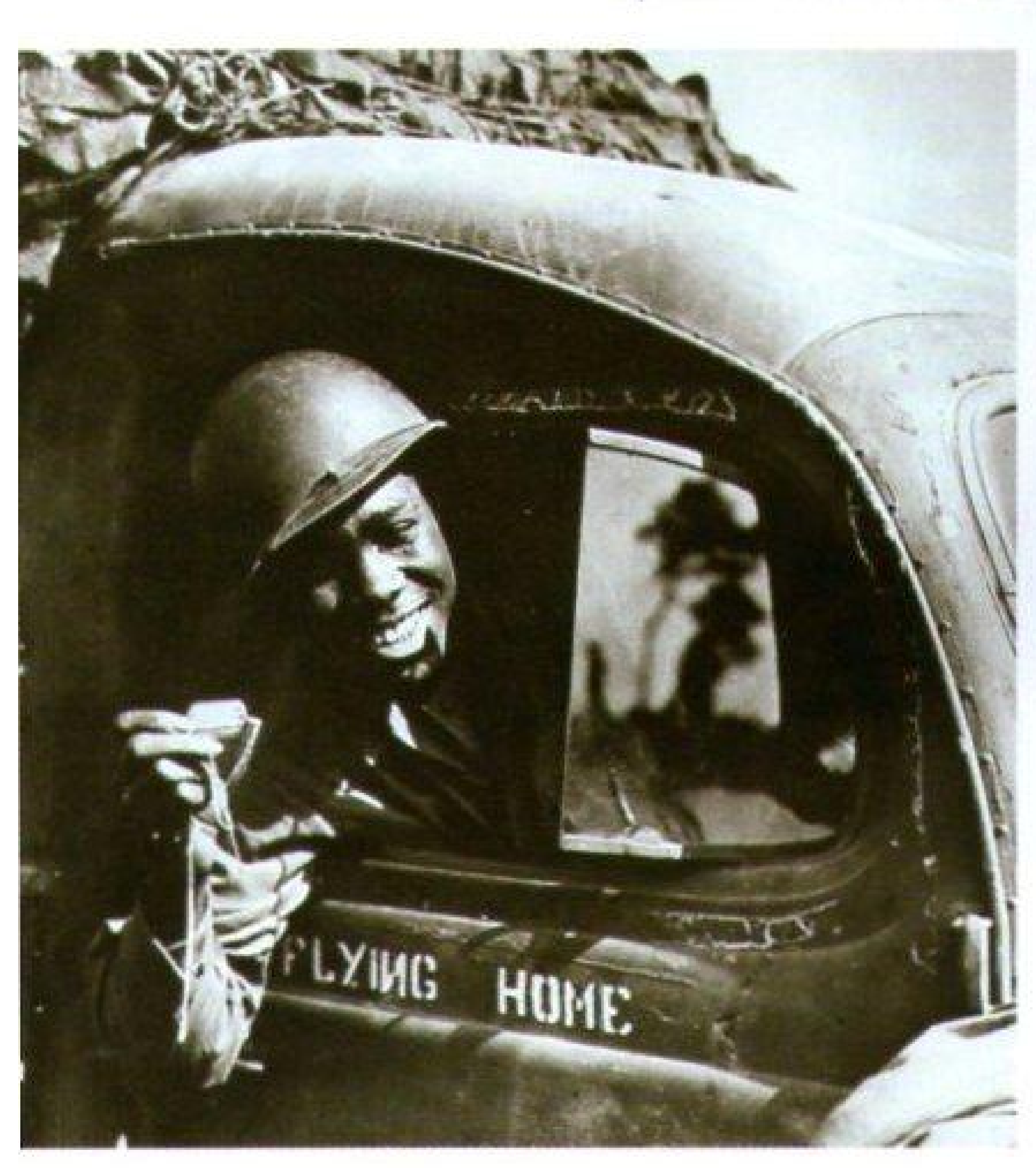
Debido a esta confusión generalizada, hasta muy entrado el día, al mando del 84º Cuerpo no llegaron noticias de lo ocurrido en el área del sector de desembarco *Utah*, que estaba defendido por elementos del 919º Regimiento. *Utah* estaba en el extremo meridional del 919º Regimiento y apenas defendida, por lo que aquí los norteamericanos lograron consolidar con facilidad el dominio de las playas.

Problemas para reponer la munición

La terrible potencia de fuego desplegada por los aliados pronto causó problemas a los alemanes. Las divisiones 716ª y 709ª contaban en sus regimientos de artillería sólo con piezas de botín de guerra, francesas, rusas y checas. Disponían de bastante munición, ya que durante los largos años

de tareas de ocupación habían constituido importantes polvorines. Pero evidentemente, una vez consumida la munición disponible, no podían contar con suministro regular, ya que sus piezas eran las normalizadas en el ejército alemán. En todo caso, ninguna de esas piezas era apta para enfrentarse contra la artillería naval y su utilidad estaba limitada a batir las playas.

En el caso de la 352ª División, la única que en la zona de los desembarcos utilizaba piezas normalizadas alemanas, sólo disponía de los módulos de combate regulares y una vez empezada la batalla, tratando de enfrentarse a la gigantesca potencia de fuego por parte aliada, los consumió muy rápidamente e iba a tener muchos problemas para conseguir nuevos suministros. Ya quedó patente el problema que tenía, por su parte, la 91ª División que, como de unidad de desembarco aéreo, estaba condenada a usar piezas de montaña, para las cuales el suministro de munición fue imposible. En realidad, este era muy difícil para todas las unidades porque, aunque parezca increíble, la jefatura de logística del 7° Ejército disponía, al empezar la invasión, de tan sólo 248 camiones, con una capacidad de carga total de 500 toneladas y estos medios no podían emplearse sólo para transporte de munición.



Un conductor de una ambulancia norteamericana muestra una bala de calibre 50 disparada por un avión.

El contraataque de la 21ª División Panzer

La 21ª División Panzer, al tener noticia del desembarco en la playa, tuvo que dar contraorden y volver a Caen, donde el 22° Regimiento Panzer (comandado por el coronel von Oppeln-Bronikowski) desplegó de nuevo en orden de combate. Sin embargo, los dos batallones de granaderos y el grupo de cañones de asalto de la 21ª Panzer, que ya estaban enzarzados en duros combates con los paracaidistas británicos, no pudieron romper el contacto, así que para el nuevo ataque a lanzar por el 22° Regimiento acorazado, este sólo pudo ser apoyado por uno de los batallones de granaderos de la división.

Von Oppeln-Bronikwski se lanzó al ataque a las 13:00 h, pero la suerte de sus fuerzas fue muy dispar. El ala derecha chocó con poderosos medios acorazados británicos, bien apoyados por antitanques, que avanzaban en dirección a Caen, ciudad que debía ser ocupada ese mismo día. Los dos contrincantes se frenaron mutuamente. Los ingleses no entraron en Caen (no lo harían hasta el 9 de julio), pero los alemanes no alcanzaron las playas tal y como, con manifiesto optimismo, esperaban.

El ala izquierda de von Oppeln-Bronikowski tuvo más suerte porque frente a ellos no había enemigos de tanta consideración. Ello se debía a que entre los sectores *Juno* y *Sword* los aliados no habían logrado establecer enlace. Un poderoso punto fuerte, la estación de radares de Douvres, ocupada por una compañía de la *Luftwaffe*, resistía tenazmente los embates enemigos. Hasta ellos llegaron, a las 20:00 h, los hombres del 22° Regimiento Panzer que, poco después, llegaron al mar en Luc. Sin embargo, el grupo ya estaba muy debilitado y el ulterior intento de avanzar a lo largo de la costa hacia el oeste, hasta Courseulles, en el centro del sector *Juno*, fue frenado en seco. Poco tiempo después, a lo largo del pasillo que mantenían abierto entre *Sword* y *Juno*, se produjo un nuevo desembarco de tropas aliadas mediante planeadores, así que los únicos soldados germanos que, mediante un contraataque habían vuelto a alcanzar las playas, debieron regresar sobre sus pasos para no quedar cercados.

BATALLA

OPERACIÓN 'GOODWOOD': LA MAYOR BATALLA DE CARROS DE LA GUERRA

La operación *Goodwood*, otro de los intentos de Monty de romper el frente en el sector de Caen y fijar a las fuerzas acorazadas alemanas, desencadenó la mayor batalla de carros de la guerra.

En un nuevo intento de romper el frente en Caen, Montgomery lanzó un potente ataque concentrando a sus divisiones acorazadas en un terreno propicio para los carros, que serían precedidos de un bombardeo de gran intensidad.



Divisiones acorazadas
7ª, 11ª y de guardias

Carros de combate:
900

Objetivo:
Sierra de Bourgebus

El avance se vio ralentizado por:

- Un formidable atasco en la línea de partida.
- Los contraataques alemanes.
- Los numerosos cañones anticarro.

La llegada de las divisiones acorazadas de las *Waffen* SS 1ª y 12ª:

Logró	estabilizar el frente definitivamente.
Impidió	la tan esperada ruptura.

SHERMAN FIREFLY

- Peso: **32 t**
- Dotación: **5 hombres**
- Armamento: **1 cañón de 17 libras y 3 ametralladoras**
- Blindaje máximo: **75 mm**
- Velocidad: **42 km/h**

1944 17 JULIO	Rommel resulta gravemente herido en un ataque aéreo.
1944 18 JULIO	Tras un fuerte bombardeo, atacan las divisiones acorazadas británicas. Por la tarde: Primeros contraataques alemanes.
1944 19 JULIO	Ataque canadiense desde Caen. Continuos combates entre formaciones acorazadas.
1944 20 JULIO	Avance británico detenido en la sierra de Bourgebus. Atentado contra Hitler. Se estabiliza el frente.

Que con tan pobres medios se lograra alcanzar de nuevo las playas es otro dato que nos da pie a especular qué hubiera ocurrido de contarse con fuerzas más potentes. En cualquier caso, hasta las 15:30 h el alto mando no dio autorización al comandante en jefe para el oeste para que la 12ª Panzer SS *Hitlerjugend* y la *Panzerlehr*, así como la 17ª División SS *Gotz von Berlinchingen*, fueran puestas a disposición del 7º Ejército, que, por su parte, había empezado a mover.

El alto precio de la defensa alemana

Aunque, obviamente, para los alemanes el objetivo no podía ser otro que haber devuelto a los invasores al mar el mismo día D, y todo lo que no fuera alcanzar este objetivo era una derrota, la realidad es que sorprende la eficacia de la defensa.

En el sector de *Utah*, los norteamericanos desembarcados en las playas pudieron contactar con sus camaradas paracaidistas cuando tuvieron la suerte de darse de bruces con ellos, pues la confusión reinante era total. Los paracaidistas se habían hecho fuertes en torno a Sainte-Mère-Eglise pero, desde luego, no lograron entrar en Carentan, tal y como se había previsto. Tampoco se había logrado el enlace con Pointe du Hoc (donde el batallón que lo había tomado al asalto se encontraba en situación desesperada) ni con *Omaha*, donde el castigo sufrido por los invasores había sido muy grande y al acabar el día 6 la playa seguía bajo fuego alemán. Los norteamericanos de *Omaha* apenas ocupaban el 10 % del terreno previsto. Los anglo-canadienses, aunque habían ocupado el 50 %, también estaban lejos de haber logrado sus objetivos y no habían entrado ni en Bayeux ni en Bocage. *Sword* no se había enlazado con *Juno* y *Gold* y desde este último sector se carecía de contacto con *Omaha*, tal y como se había previsto.

Si la penetración media calculada, desde las playas hacia el interior, debía haber sido de ocho kilómetros, la realidad era que esa cifra solo llegaba a un kilómetro y medio. El precio pagado era, sin embargo, muy alto. La 716ª División prácticamente había dejado de existir y la 21ª Panzer había perdido un tercio de sus tanques, solo por citar dos casos extremos. Esta era la situación con la que se encontró Rommel al reincorporarse al mando del Grupo de Ejércitos B a las 24:00 h del día 6 de junio.

Los logros aliados durante la operación *Overlord*

No cabe duda de que el principal haber de los aliados era que la invasión había sido un éxito: se había logrado desembarcar y



Tanque mediano Sherman Firefly

En vista de la escasa capacidad antitanque del cañón del Sherman, los británicos artillaron al blindado norteamericano con una pieza de 17 libras, más apta para el combate contra los tanques alemanes.



El general De Gaulle en las calles de Bayeux, recibe los saludos de la población de esta localidad francesa, luego de su toma por las fuerzas aliadas.

establecer una cabeza de puente firme, que estaba en franca expansión, recibiendo un extraordinario flujo de hombres y material. El segundo frente estaba por fin abierto. El éxito logístico, por otra parte, era incuestionable y representa un modelo inigualado en la historia militar. Además, hay que destacar el ingenio demostrado para resolver los innumerables problemas, como el uso de los diversos vehículos especiales desarrollados para la ocasión.

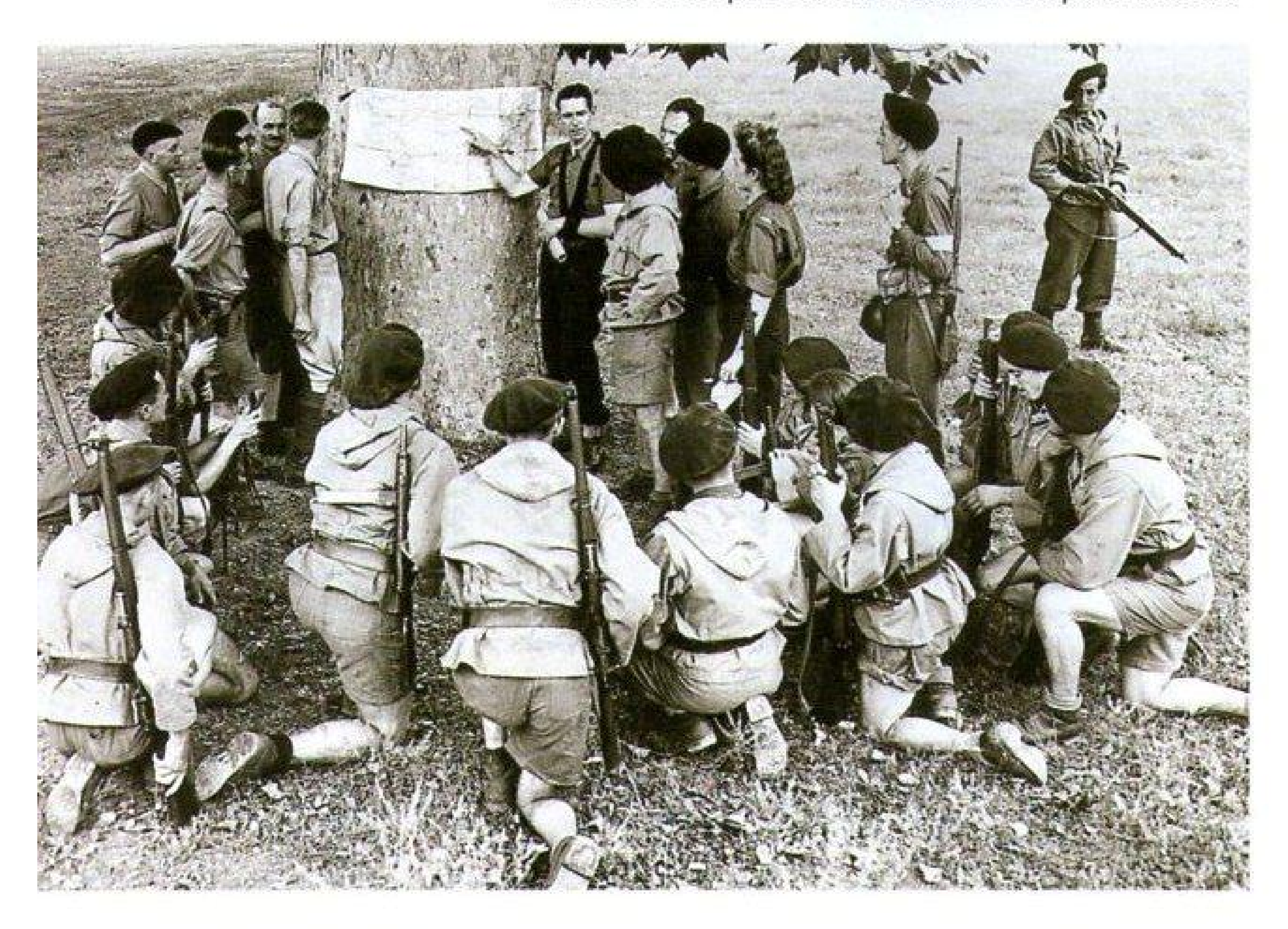
Considerado de forma individual, el elemento clave para el éxito de la operación *Overlord* había sido el dominio del aire. La *Luftwaffe* había sido derrotada mucho antes del día D, de tal forma que la 3ª Flota aérea sólo pudo realizar 319 salidas el 6 de junio, perdiendo 31 aparatos. Frente a esto, los aliados realizaron 14.674 salidas, perdiendo 127 aparatos (además de otros 63 gravemente averiados). La relación entre ambas fuerzas aéreas fue, el día D, de 50 a 1.

La superioridad naval también fue abrumadora. La *Kriegsmarine* (marina de guerra del III Reich) prácticamente no existió. Ya había sido derrotada muchos meses antes, en parte desde Berlín, debido a las absurdas restricciones a que se veía sometida.

El último elemento a destacar en el haber de los aliados es la sorpresa conseguida, pues hasta que fue demasiado tarde, Hitler seguía pensando que el desembarco principal tendría lugar en Calais, otro éxito innegable, dada la magnitud de la operación.

Las fallas tácticas en el bando aliado

A pesar de la enorme superioridad alcanzada en los puntos de desembarco y de los ingentes recursos destinados al bombardeo aeronaval, se tardó demasiado en abrir brechas en las defensas de las playas, a costa de sufrir bajas elevadísimas. Y ello frente a soldados alemanes de segunda fila, con defensas incompletas en muchas ocasiones, y con una cadena de mando y de transporte dislocada y desorganizada. La situación más crítica se dio en *Omaha*, donde la cabeza de playa no se podía considerar consolidada, ni mucho menos, al final del día D. Entre *Sword* y *Juno* permanecía interpuesto un fuerte dispositivo defensivo alemán, centrado en Douvres. Lo que hubiera pasado si las unidades acorazadas hubieran intervenido unas pocas horas antes es cuestión de historia-ficción, pero la obra de Peter G. Tsouras, *Disaster at D-Day*, parece dramáticamente realista e históricamente plausible.



***Maquis* en la batalla de Normandía.** **La función de estas unidades de la Resistencia francesa es objeto de controversia, y hay quien les atribuye un papel secundario.**

A pesar del valor y decisión de cada uno de los soldados y de la habilidad de algunos mandos, de forma aislada, los aliados, a nivel táctico, estaban muy lejos de sus enemigos alemanes. No habían entendido el concepto de la *Blitzkrieg*, ni comprendían todo el potencial de las unidades acorazadas. La rigidez en la cadena de mando y la falta de iniciativa habían estado a punto de provocar un desastre. La pusilanimidad y la indecisión, en esas primeras horas decisivas, costarían muchas vidas en las semanas siguientes. A todo lo largo de la campaña de Normandía, y aun posteriormente, los alemanes superarían tácticamente a sus enemigos en prácticamente todos los encuentros, aunque la enorme disparidad de medios y la superioridad logística a la larga impondrían su ley.

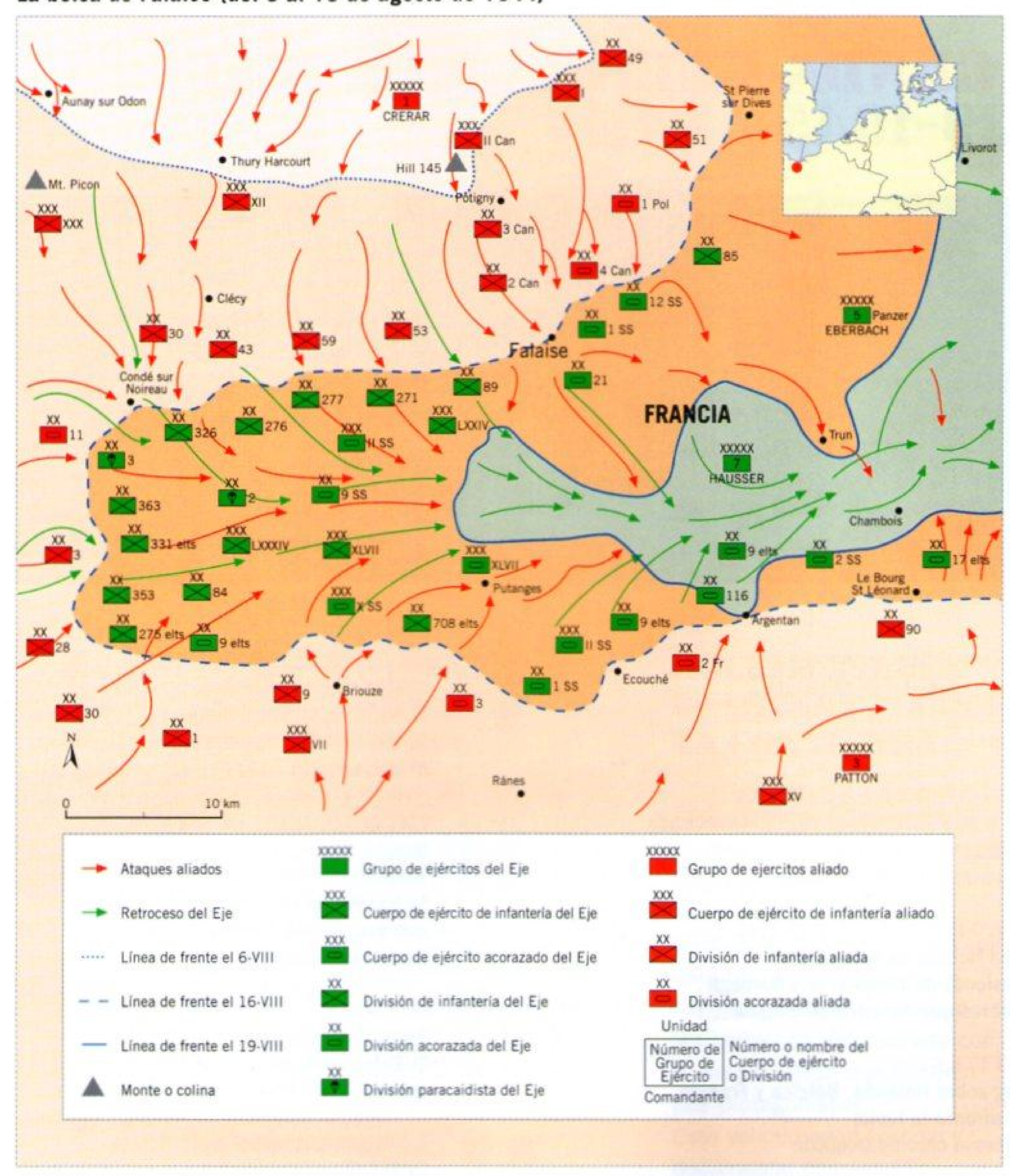
Las bajas aliadas en el día D fueron muy elevadas. 57 unidades navales, de tipo crucero o menor, habían resultado dañadas o hundidas. Entre los buques mercantes y auxiliares se contaron 26 hundidos y 34 dañados. 304 lanchas quedaron fuera de combate, el 50 % de ellas por los obstáculos en las playas y las minas alemanas Teller.

Las dos divisiones norteamericanas aerotransportadas habían quedado virtualmente fuera de combate, así como las dos divisiones que desembarcaron en *Omaha*. Las divisiones británicas también habían sufrido fuertes bajas y varios batallones fueron, en la práctica, destruidos. En total, aunque las cifras discrepan bastante según las fuentes, las bajas aliadas el día D estaban por encima de las 11.000.

El comienzo de la campaña de Francia

El día D había acabado con un triunfo aliado, pero por escaso margen, a un precio muy elevado y, peor aun, no se habían aprendido las lecciones. Quedaban por delante dos meses de campaña en Francia, que vieron algunos de los combates más violentos de la Segunda Guerra Mundial. Las operaciones destinadas a ocupar Caen (*Epsom* y *Goodwood*, entre otras) acabarían en costosas decepciones. El dramático contraataque de Mortain chocó con la operación *Cobra*, que determinó el final de la lucha en la vasta extensión agreste situada entre París y la bahía del Sena y, junto con el desembarco en

La bolsa de Falaise (del 6 al 19 de agosto de 1944)



Provenza, supuso el principio del fin de la resistencia alemana en Francia. La bolsa de Falaise puso el punto final a la campaña de Normandía y París, ciudad abierta, sería liberada recién en agosto de 1944.

Pero los alemanes no estaban, ni mucho menos, acabados y el fiasco de la operación *Market-Garden*, en septiembre, se encargaría de recordar lo lejos que aún estaban los aliados de la operatividad y eficacia táctica de la *Wehrmacht*.

A pesar de todo lo publicado, muchos aspectos del día D permanecen oscuros, como el verdadero papel desempeñado por la resistencia, tan exagerado en el cine y la literatura, aunque en modo alguno desdeñable; la importancia de la operación de engaño sobre el lugar de desembarco y el papel que, en la misma, tuvo el espionaje, el devastador efecto de los combates y los bombardeos sobre la población civil.